

TORNATA DEL 1° MAGGIO 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

SOMMARIO. *Atti diversi.* = A istanza del deputato Ricciardi è stabilita una seduta per le petizioni per giovedì. = Convalidamento di un'elezione. = Trasmissione di un progetto di legge d'iniziativa del Senato, da esso approvato, relativo all'abbazia di San Martino presso Palermo. = Lettera del conte Mamiani sul centenario di Machiavelli, e nomina di una deputazione per assistere alle funzioni. = Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Proposizione al capitolo 46 del deputato Negrotto per lo stanziamento di somme in favore della strada da Genova a Piacenza per Bobbio — Proposizione del deputato Fossa e di altri per aumento a quel capitolo, appoggiata dal deputato Carini — Opposizioni dei deputati Valerio, Michelini e Monti Coriolano, relatore, a quella del deputato Negrotto, che non è appoggiata — Approvazione di quella del deputato Fossa — Istanze e osservazioni dei deputati Villano, Lovito, Plutino Agostino, Lacava e del ministro, sul 61° — Proposizione del deputato Garau e di altri per aumento della somma stanziata al capitolo 62, Rete stradale della Sardegna — Spiegazioni dei ministri pei lavori pubblici e per l'interno, e parole in appoggio, dei deputati Asproni, Sineo, Serpi, Serra Luigi, Michelini e Cadolini — Dichiarazioni in favore, dei deputati Macchi e Tenani, e osservazioni del relatore Monti Coriolano — La proposizione è approvata — Voto motivato del deputato Bertolami al capitolo 63, pel riattivamento dei lavori stradali nella Sicilia, appoggiato dal deputato Michelini — Dichiarazioni del ministro, delle quali la Camera prende atto — Istanza del deputato Lacava al capitolo 63 bis, e spiegazione del ministro. = Presentazione di uno schema di legge per estensione agl'impiegati delle provincie meridionali del condono di un biennio concesso agli uffiziali napoletani.

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

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

MASSARI G., segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,617. Il presidente della deputazione provinciale di Terra di Bari, associandosi alla deliberazione di quella Camera di commercio, fa voti perchè il servizio delle tesorerie nelle provincie meridionali sia assunto dal Banco di Napoli.

12,618. Il presidente della Camera di commercio e del comizio agrario di Torino aderisce alle petizioni relative all'abolizione del dazio di esportazione sul vino, e fa voti perchè siano prese in considerazione.

12,619. Il sindaco e la Giunta municipale di Diano Marina, provincia di Porto Maurizio, ricorre per ottenere che quel ricovero marittimo venga convenientemente riparato e dichiarato di seconda classe.

ATTI DIVERSI.

LANCIA DI BROLO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

LANCIA DI BROLO. Prego la Camera di voler dichiarare

d'urgenza la petizione di numero 12,614, colla quale i religiosi appartenenti ai conventi di Liguorini già esistenti in Sicilia chiedono che la loro sorte sia equiparata a quella delle soppresse corporazioni religiose. (È dichiarata d'urgenza.)

MASSARI GIUSEPPE. Signor presidente, la petizione registrata al numero 12,617 è nuovo indizio del vivo interessamento che nelle provincie continentali del mezzodì d'Italia si annette alla gravissima questione del servizio delle tesorerie da affidarsi al Banco di Napoli.

Già l'altro giorno ebbi l'onore di richiamare l'attenzione della Camera sopra una deliberazione della Camera di commercio della provincia di Bari, relativa a quest'argomento; oggi venne presentata una petizione analoga dal Consiglio provinciale di quella medesima provincia, e quindi ritengo che, come per l'altra, anche questa sarà inviata di diritto alla Commissione che dovrà essere incaricata dell'esame del relativo progetto di legge, che presenterà l'onorevole ministro delle finanze.

(La Camera delibera la trasmissione.)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricciardi.

RICCIARDI. Poichè si parla di petizioni, vorrei che oggi si risolvesse della seduta da doversi ad esse consacrare.

Io proporrei il giorno di giovedì, e prego l'onorevole presidente di voler mettere ai voti questa mia proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Ricciardi chiede che nella tornata di giovedì della settimana prossima sia messa all'ordine del giorno la relazione delle petizioni.

Se non vi è opposizione, riterrò che sia ammessa questa proposta.

(È ammessa.)

Per motivi di salute il deputato Possenti domanda un congedo di otto giorni; il deputato Civinini di quindici.

Per privati affari il deputato Massari Stefano domanda un congedo di tre giorni; il deputato De Blasi di dodici; il deputato Mazziotti di quindici.

(Cotesti congedi sono accordati.)

(Il deputato Corte presta il giuramento.)

Il deputato Puccioni, segretario della Giunta delle elezioni, partecipa al presidente della Camera che la Giunta medesima, nella tornata pubblica del 1° maggio corrente, ha verificato non esservi protesta contro i processi verbali della elezione del signor commendatore Ruggero Bonghi nel collegio di Agnone, e non ha riscontrato che nell'eletto manchi alcuna delle condizioni dell'articolo 40 dello Statuto, e delle qualità richieste dalla legge.

Questa deliberazione è stata accolta a unanimità di voti.

Si dà atto della partecipazione fatta dalla Giunta, ed è riconosciuta la validità della elezione del commendatore Ruggero Bonghi a deputato del collegio di Agnone.

L'onorevole presidente del Senato invia alla Presidenza della Camera la seguente lettera:

« Pregiasi il sottoscritto di trasmettere a S. E. il presidente della Camera dei deputati il qui unito progetto di legge, d'iniziativa del Senato e da esso adottato nella sua tornata di ieri, per la deroga al disposto dell'articolo 33 della legge 7 luglio 1866, riguardo alla badia di San Martino alla Scala presso Palermo per l'opportuno suo corso presso codesta onorevole Assemblea. » (V. *Stampato* n° 296.)

Questo progetto di legge sarà stampato ed inviato al Comitato privato.

L'onorevole senatore Terenzio Mamiani, in nome della Commissione promotrice del quarto centenario della nascita di Niccolò Machiavelli, ha indirizzato alla Presidenza di questa Camera la seguente lettera:

« Questa Commissione promotrice della celebrazione del quarto centenario della nascita del celebre Segretario fiorentino mi affidò l'onorevole incarico di rivolgermi all'E. V. per esporle che, ove codesto ufficio di Presidenza sia disposto a che una rappresen-

tanza della Camera si degni prendere parte alla solenne commemorazione, l'E. V. si compiaccia notificarmi il nome degli onorevoli deputati che vorrà per ciò delegare, ai quali sarà mia cura di far tenere il programma della festa ed il relativo biglietto.

« In attesa delle riverite disposizioni dell'E. V., mi è grato attestarle i sentimenti della mia devota osservanza. »

Se la Camera lo stima, il presidente potrà delegare cinque deputati che intervengano a quella solenne commemorazione.

Non essendovi dissenso, procederò alla nomina dei deputati che rappresenteranno la Camera in quella solennità. Essi sarebbero i seguenti:

Berti, Correnti, Lanza Giovanni, Messedaglia, Massari Giuseppe.

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 1869 pel Ministero dei lavori pubblici.

Debbo mettere in discussione il capitolo 46, *Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio. Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza* (Spesa ripartita).

Per questo capitolo la Commissione ed il Ministero propongono la somma di lire 50,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Innanzitutto io debbo dichiarare che, se prendo la parola su questo capitolo, spero che la Camera non vorrà attribuirlo a spirito di municipalismo, trattandosi di una strada la quale parte da Genova, mia città natia, e che ho l'onore di rappresentare in Parlamento.

Io credo che ognuno di noi possa ascrivere a ventura di poter sostenere gl'interessi dei propri mandanti, allorquando nel tempo stesso si ha il convincimento di propugnare gl'interessi del commercio e dell'industria nazionale.

Questa strada, signori, ebbe principio sin dall'epoca del primo impero napoleonico, poi fu proseguita a spese delle provincie di Genova e di Alessandria, e loro costò somme egregie; finchè nel 1859, riconosciuta della maggiore importanza, venne posta a carico dello Stato, essendo stata compresa tra le nazionali.

L'importanza commerciale di questa strada si ravvisa in ciò, che viene in soccorso alla ferrovia pressochè insufficiente per la grandissima quantità di merci che arrivano a Genova, e che difficilmente possono essere portate in Germania, in Svizzera ed alla valle del Po, per la difficoltà di trazione a traverso il valico appennino dei Giovi, in cui vi ha una pendenza in alcune parti perfino maggiore al 33 per mille; onde i nego-

zianti vedonsi obbligati a trattenerne le loro merci per dieci, dodici ed anche quindici giorni nei loro magazzini prima di poterle spedire, pel motivo appunto che la strada ferrata trovasi spesso imbarazzata a caricare tutte le merci le quali arrivano nel porto di Genova.

Ora, con questa strada, la quale metterebbe a Piacenza, si aprirebbe un nuovo varco per le merci, se non altro, almeno per quelle di esse le quali tendono alla valle del Po.

Da ciò di leggieri comprenderete, signori, quanto questa strada potrà giovare agli interessi commerciali d'Italia, di cui Genova può ritenersi il porto principale.

Da Genova a Piacenza, per Bobbio, mediante la strada della quale ora parliamo, si avrebbe la distanza di circa 150 chilometri, che si potrebbero perfettamente percorrere coi carri in tre giorni, mentre invece le merci le quali partono da Genova con destinazione a Piacenza, a piccola velocità, vi impiegano colla ferrovia non meno di otto giorni.

Ognun vede pertanto come sia importante questa strada dal lato commerciale, perchè, oltre ad aprire un nuovo sbocco appennino, i commercianti vedranno arrivare le loro merci con questo mezzo alla valle de Po prima di quello che vi arriverebbero se fossero trasportate colla ferrovia.

Se poi esaminiamo questa strada dal lato industriale, la sua importanza è anche maggiore.

Lungo la Trebbia vi ha una grande quantità di acqua da poterne usare qual forza motrice.

Voi tutti sapete come i nostri industriali difficilmente possono sostenere la concorrenza coll'Inghilterra, specialmente per gli opifici cotoniferi, che, per avere abbondanza di carbon fossile, possono i medesimi procurarselo a molto miglior prezzo; l'unico modo quindi di reggere alla concorrenza si è appunto quello di usare dell'acqua qual forza motrice, avvegnachè, s il carbone costa poco agli Inglesi, a noi costerà in en l'acqua.

È questo che io dico relativamente alla strada da Genova a Piacenza per Bobbio, desidererei pure si adottasse per tutte quelle strade nazionali che mettono a località nelle quali, essendovi l'acqua in abbondanza, si possa usarne come forza motrice; evidentemente in questo modo si renderà un utile grandissimo alle nostre industrie nazionali.

Mediante questa strada si accederà anche ad una miniera di rame detta di Rovigno, la quale promette abbondantissimi ed ottimi prodotti. Il rame che si ricava da questa miniera è d'uopo portarlo sopra i muli, nè si potrebbe altrimenti, poichè non vi è strada carrettiera che metta fino a Rovigno.

Di più vi ha nell'Appennino una grandissima quantità di legname da costruzione, ed una parte di esso adatto alle costruzioni navali, il quale non si è mai potuto

usufruire per mancanza di strade. Or bene, quando questa strada sarà ultimata, tali legnami potranno con grandissimo giovamento delle nostre industrie marittime essere trasportati a Genova e sulle due riviere.

Vi sarebbero altre ragioni a dire relativamente all'importanza strategica di questa strada; ma siccome vedo presenti alcuni onorevoli miei colleghi, di cose militari esertissimi, potranno meglio di me sviluppare questo argomento, e quindi dirò soltanto che, allorquando in caso di guerra la strada nazionale ordinaria ora esistente o la ferrovia fossero interrotte, e che la piazza di Alessandria fosse dal nemico occupata, evidentemente con questa strada si potrebbe avere una comunicazione coperta e sicura tra le due città fortificate del regno, Genova e Piacenza, le cui guarnigioni potrebbero facilmente sostenersi le une e le altre nel caso fossero attaccate.

Ciò detto, io esaminerò che cosa si sia fatto fin qui per questa strada e quello che si potrebbe fare. Nel 1864, allorquando l'onorevole generale Menabrea, ora presidente del Consiglio dei ministri, era ministro dei lavori pubblici, presentava alla Camera un progetto di legge, desideroso qual era di portare a compimento i lavori di questa strada e faceva precedere al suo schema di legge queste considerazioni che leggonsi nella relazione:

« Il carattere eminentemente nazionale che distingue questa strada, già progettata dal primo impero, è come grande linea strategica di congiunzione tra le due importantissime piazze di Genova e di Piacenza, e come mezzo unico di rinvigire lo sviluppo delle produzioni industriali ed agricole dei numerosi comuni di quella estesa zona d'Appennini che le divisioni politiche condannarono per tanto tempo all'isolamento; fu il principale argomento che indusse il Parlamento a dichiarare nazionale, con legge 21 luglio 1861, il tratto di strada in lacuna fra la città di Bobbio e l'antico confine piacentino. Ciò sarà, io spero, vellevole oggidì per indurvi ad autorizzare la spesa straordinaria che a tale effetto vi propongo in lire 3,200,000, avuto riguardo ai tanti sacrifici che per più di un decennio furono sopportati dalle provincie e dal Governo, e che andrebbero perduti quando questa grande impresa dovesse essere abbandonata e dovessero insieme andar deluse tante speranze di quei miseri comuni, lontani da ogni commercio e senza la menoma probabilità di essere rinvigati mai da alcuna linea ferroviaria. »

E poi conchiudeva: « Mi lusingo adunque che vogliate accogliere favorevolmente la proposta; che se l'eseguimento di quest'opera vi parrà forse gravoso nelle strettezze in cui versa la pubblica finanza, il dispendio però sarà sempre al disotto dei vantaggi materiali e morali che se ne ritrarranno. »

Non dubito, signori, che l'autorevole parola dell'o-

norevole Menabrea varrà a persuadere la Camera della necessità di proseguire alacremente la costruzione di questa strada.

Portato tale schema di legge davanti alla Camera, la Commissione, d'accordo coll'onorevole ministro, proponeva e la Camera approvava che, invece di 3,200,000 lire, soltanto 720,000 lire fossero allocate in bilancio. E questo si fu in data 17 maggio 1865. Dal 1865 a questa parte più nulla è stato stanziato per questa strada, e se le cifre presentate dall'onorevole ministro nel bilancio del 1870 sono esatte, io non credo siavi più disponibile, sulla somma stata stanziata in 720,000 lire, che quella di 53,198 23. Della prima somma, 50,000 lire figurano nel bilancio di quest'anno, e già sono impegnate.

Vede quindi la Camera che sarebbe impossibile proseguire la costruzione di questa strada, ove non se ne bilanciassero una che fosse sufficiente almeno per appaltare quei tronchi di strada i cui progetti sono stati ultimati.

Ve ne ha uno, per esempio, il quale parte dal torrente Scabbie e mette al ponte sul torrente Brugneo in provincia di Genova, il quale è stato calcolato ammontare alla spesa di 266,000 lire. Ebbene, questo progetto è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fin dall'11 marzo 1864, e giace da quel tempo negli scaffali del Ministero, perchè insufficienti le somme fin qui allocate in bilancio per proseguire i lavori. Intende quindi la Camera che, oltre le ragioni che militano a favore dell'importanza di questa strada, tanto dal lato commerciale, che industriale e strategico, debbesi aggiungere anche la ragione economica, poichè di tutte le spese fatte dalle provincie prima, e dallo Stato poi, non si potrebbe ritrarre vantaggio alcuno ove la strada non fosse portata a compimento.

Ora, quale sarebbe il modo di ovviare a questo grave inconveniente? Non ve n'ha altro, parmi, non potendoci scostare dalla legge di contabilità, e volendo pur fare qualche cosa di utile e pratico, che invitare il ministro a proporre un progetto di legge speciale col quale chieda la somma totale per terminare questa strada, ripartendo la somma stessa in diversi bilanci successivi; o se tutta la somma non vuolsi chiedere, quella soltanto si domandi che è strettamente necessaria per potersi mettere all'asta almeno quel tratto di strada, cui testè accennava, tra i torrenti Scabbie e Brugneo, il cui progetto è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fin dall'11 marzo 1864.

Io a quest'uopo ho presentato un ordine del giorno di cui tra breve, quando avrò terminato di parlare, spero che l'onorevole presidente vorrà dare lettura alla Camera.

So che un ordine del giorno è stato pure presentato dall'onorevole Fossa e sottoscritto da altri onorevoli nostri colleghi.

Per verità, io mi sarei volentieri associato a quell'ordine del giorno, se avessi avuto il convincimento che in qualche guisa potesse giovare a che si potessero appaltare nuovi lavori su di questa strada. Ma io, esaminato attentamente il bilancio, mi sono convinto che l'ordine del giorno dell'onorevole Fossa non adegua lo scopo.

Infatti come si potranno stanziare 50 mila lire in più delle lire 720 mila senza la presentazione di una legge speciale a fronte del disposto dell'articolo 19 della legge di contabilità generale? Ma quand'anche per tale stanziamento non fosse necessaria una legge speciale, e che quindi questa somma fosse iscritta in bilancio, punto non gioverebbe a far progredire i lavori, perchè insufficiente per poter porre all'asta un solo tronco di detta strada.

E che io non m'inganno ne persuaderò la Camera in poche parole. Ho davanti il bilancio del 1870, nel quale è detto:

« Spese impegnate sul fondo di lire 720,000.	
« 1° Miglioramenti saltuari di diversi tronchi nella provincia di Genova, spese di studi ed assistenza	L. 76,475 19
2° Costruzione del tronco da Scoffera a Torsiglia	» 368,843 60
« A disposizione dell'amministrazione per impreviste	» 20,000 »
« 3° Ricostruzione del ponte sul Trebbia in provincia di Pavia	» 101,482 88
« 4° Sistemazione del tronco da Comi a Dolgo in provincia di Piacenza (in via d'appalto)	» 100,000 »
Totale	L. <u>666,801 67</u>

Or bene, dalle lire 720,000 togliendo le lire 666,801 77, rimane appunto il residuo di lire 53,198 23, che ho testè accennato. Vediamo se corrisponde la cifra, fatto il calcolo delle somme versate e delle somme impegnate. È detto in questo stesso bilancio, che i mandati spediti a tutto il 1868 ammontano a lire 246,475 19; pagamenti da farsi a saldo 420,326 48; fondo disponibile al 1° dicembre 1869 233,524 71; deficienza a saldo delle spese impegnate 186,801 77.

Quale sarà quindi il fondo che rimarrà disponibile sulla spesa autorizzata di lire 720,000 dopo soddisfatto le spese già impegnate? All'evidenza parmi provato non possa eccedere le lire 53,198 23.

L'onorevole Fossa, forse vedendo che in principio del 1869 rimaneva un fondo disponibile di 233,524 71 lire, ha creduto di poter domandare alla Camera che su questo fondo si prelevassero 50,000 lire, per metterle in bilancio in più delle 50,000 che sono state stanziare per quest'anno. Ma l'onorevole Fossa non ha calcolato che, se in principio del corrente anno era disponibile la somma di 233,524 71, vi ha una deficienza, a saldo delle spese impegnate, la quale ammonta a

lire 186,801 77, che è quella appunto che figura al capitolo 47 della parte straordinaria del bilancio del 1870, per far fronte agli impieghi assunti, alla quale somma il Governo ha creduto aggiungere lire 13,198 23 per le maggiori spese che potessero occorrere.

Ma, se all'onorevole ministro dei lavori pubblici non sembra sufficiente per saldare le spese impegnate lo stanziamento nel bilancio del 1870 dell' lire 186,801 77 e portò queste alla somma totale di lire 200,000, io vi domando, signori, come si possa ragionevolmente detrarre da tale somma lire 50,000 per inscrivere in più nel bilancio del 1869.

Ritenuto adunque che, tra le spese fatte e le somme impegnate, si raggiunge un totale di lire 666,801 67, e che quindi anche possa figurare in bilancio una somma maggiore; pure non si hanno, in realtà, di disponibili lire 53,198 23. Come si può sperare, con questa piccola somma, di porre all'asta la costruzione di un nuovo tronco, mentre l'unico che si potrebbe appaltare, purchè approvato dal Consiglio superiore, è calcolato doverne ascendere la spesa a lire 266,000?

Signori, questa dimostrazione ho voluto fare, non per combattere l'ordine del giorno de' miei colleghi, ma per persuaderli che sono caduti in errore, quando crederono che, domandando alla Camera uno stanziamento di 50,000 lire in più, avrebbero potuto giovare alla costruzione di cotesta strada; poichè, come intendete, quest'opera importantissima non potrà proseguirsi, ove non si pensi a fare un nuovo stanziamento.

Per verità poi non insisterei nel mio ordine del giorno, col quale domando tutta la somma da ripartirsi in diversi successivi bilanci, ove almeno potessi ottenere lire 212,801 77 che, aggiunte alle 53,198 23 disponibili, formerebbero la somma di 266,000 lire, necessaria per appaltare almeno il tronco dalle Scabioie al Brogno; ma quel che io non posso ammettere è che non si stanzino una somma maggiore di quella stata chiesta dagli onorevoli nostri colleghi, se non vogliono accontentarsi a veder limitati i lavori ai tronchi fin qui appaltati, ciò ch'io assolutamente non vorrei si verificasse.

Pregho l'onorevole nostro presidente a volere dar lettura del mio ordine del giorno e a concedermi poi ancora la parola, qualora, trattandosi di cifre, non mi fossi abbastanza chiaramente spiegato, o non fossi stato inteso, onde in uno di questi due casi io possa dare le necessarie dilucidazioni.

Un'ultima parola. Non vorrei che in nessuna guisa questa mia dimostrazione potesse essere accagionata essere stata fatta per combattere l'ordine del giorno degli onorevoli miei colleghi, poichè non è che il convincimento che la loro proposta è insufficiente per ottenere il proseguimento dei lavori che mi vi ha indotto; quindi vi dico, signori: volete che questa strada che di tutti è stato dimostrato essere di grandissima importanza, si compia? In tal caso provvedete perchè

siano stanziati i fondi necessari. Se poi non volete far appaltare nuove opere, e volete lasciare incompleta la strada, allora accettate l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Fossa.

PRISIDENTE. L'ordine del giorno proposto dall'onorevole Negrotto, al quale ha aderito l'onorevole Mazzarilla, è il seguente:

« La Camera, considerando che la strada nazionale da Genova a Piacenza, per Bobbio, è della maggiore importanza, sia dal lato commerciale che industriale e strategico, invita il Ministero a presentare uno schema di legge speciale per chiedere la somma necessaria al compimento della medesima, da ripartirsi in diversi successivi bilanci. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fossa.

FOSA. Non tema la Camera che dopo le cose dette con tanta verità e tanta chiarezza dall'onorevole Negrotto io voglia ancora permettermi d'intrattenerla con un lungo secondo discorso intorno a questo capitolo che ha per oggetto lo stanziamento per la strada ligure-piacentina per Bobbio.

Dell'importanza gravissima, economica, industriale e strategica di questa strada, dell'isolamento inumano, triste retaggio delle divisioni politiche, a cui sono tuttora condannate le popolazioni più davvicino interessate all'apertura della medesima, e della necessità di far luogo a più ampi stanziamenti, anche a rendere utili i molti capitali già dalle provincie e dallo Stato impiegati, più di un milione e mezzo di lire, nella costruzione di tronchi saltuari ed alternati a lacune, e quindi tuttora impraticabili ed improficui, ebbi l'onore di ampiamente discorrere in altra circostanza, in occasione della discussione dei bilanci del 1868; nè ora vorrei rientrare e spigolare in un campo anche oggi dall'onorevole Negrotto mietuto.

Ora non ho che brevi osservazioni a fare, e non tanto a nome mio, quanto a quello degli onorevoli colleghi che hanno firmata la proposta che insieme abbiamo depositata al banco della Presidenza.

Il Ministero e la Commissione a questo capitolo propongono lo stanziamento di lire 50,000 soltanto; somma in verità tanto esigua che doveva naturalmente provocare la controproposta per l'intera spesa ancora necessaria all'ultimazione della strada, massime quando la grandissima importanza di questa e per la difesa dello Stato, e per i commerci nazionali ed esteri e per la prosperità materiale e morale degli abitanti di una estesa parte del paese potesse venire tanto evidentemente dimostrata. Ma il Ministero e la Commissione hanno essi pensato, hanno essi conformato, ciò che d'altronde non può mettersi in dubbio, che detta somma da loro proposta è una somma già impegnata e non più disponibile, destinata al complemento di pagamenti di rate già scature o che vanno a scadere nel 1869, di prezzi di appalti già fatti e di opere già da molto tempo in corso di esecuzione?

In questo modo, limitando cioè lo stanziamento a sole lire 50,000, non si porta nel bilancio somma alcuna, affatto nessuna, per nuove opere da intraprendersi nel 1869; le costruzioni dovranno in conseguenza rimanere interrotte o ritardate; e le ingenti somme già spese dallo Stato, e i gravi sacrifici fatti dalle provincie interessate, prima che la strada fosse dichiarata nazionale, e i sacrifici anche più duri a cui sono anche al di d'oggi sottoposti i comuni di quella vasta zona d'Appennini; perocchè, è d'uopo ricordarlo, quei miseri comuni sopraccarichi d'infiniti altri aggravii, privi di risorse ed impotenti a sostenere le spese della loro esistenza, con manifesta ed intollerabile ingiustizia, trattandosi di una strada nazionale, sono forzati a pagare e pagano annualmente una quota di concorso nella spesa di costruzione di questa grande via che da secoli sospirano, agitandosi fra le speranze e le disillusioni; tutte queste spese, dico, tutti questi sacrifici continueranno ancora lungamente a rimanere improduttivi; e con quanta iattura degli immensi interessi che a detta strada si rannodano e dello stesso tornaconto delle stesse finanze dello Stato non è d'uopo ripeterlo.

Un rapido sguardo sul quadro degli stanziamenti proposti dal Ministero e dalla Commissione per le altre strade del regno, l'analisi ed il confronto delle condizioni e dell'importanza delle medesime condurrebbero a quest'altro risultato, di mettere in evidenza che nemmeno delle esigenze della giustizia distributiva, a cui precipuamente debbono conformarsi le disposizioni del bilancio per le opere pubbliche, si è tenuto tutto quel conto che sarebbe stato necessario.

Nella guisa stessa che le varie popolazioni del regno sono chiamate a sopportare gli oneri dello Stato, vuole giustizia che in equa proporzione esse debbano essere ammesse ad approfittare dei vantaggi. Furono proposte e dalla Camera votate lire 190,000 per la strada da Como alla Francia per il colle dell'Argentera; altre 100,000 per quella della valle di Riva; si propugnano 100,000 lire per la strada Sannitica nel Molise; 200,000 per quella delle Calabrie; altre lire 200,000 per la strada da Bari all'Indro; altre lire 700,000 per la rete stradale della Sardegna; oltre lire 1,000,000 per la rete stradale della Sicilia. Giustizia esigeva adunque che un più largo trattamento fosse fatto anche alla strada ligure e piacentina. Colà la legge del 17 maggio 1865 venne, come è noto, autorizzata per questa strada la spesa straordinaria di lire 720,000. Delle quali in oggi rimane ancora a stanziarsi la somma di lire 240,000. Noi eravamo in diritto di aspettarci che di questa residua somma avessero il Ministero e la Commissione proposto lo stanziamento nel bilancio ora in discussione e non delle lire 50,000 soltanto.

Però, o signori, non è su tutto questo che io intendo di pregare la Camera a fermare oggi principal-

mente la sua attenzione. Ciò che oggi maggiormente mi preme di mettere in rilievo e di far conoscere alla Camera si è che molte delle opere già compiute ed esistenti vanno interamente e deplorabilmente deperendo per mancanza di riparazioni indispensabili, e opere d'aggiunta o suppletive, e che urgentemente occorre di provvedere ad impedire rovine e danni maggiori. A questo proposito mi limiterò a rivolgere alcune domande all'onorevole signor ministro ed all'onorevole relatore della Commissione, ripromettendomi dalla loro cortesia qualche risposta.

Al signor ministro ed al signor relatore domando adunque se non sia vero che un ponte di recente costruito nelle vicinanze di Bobbio sopra impetuoso torrente, e che costò più di cento mila lire allo Stato, minaccia di cadere di giorno in giorno o di essere asportato dalle acque; che anzi le acque già smantellarono le due teste, per cui è anche impedita ogni comunicazione sulla strada nazionale dalla città di Bobbio, e a poluogo, ad uno dei principali mandamenti di quel circondario; un ponte della rovinosa del quale può pervenire ad ogni momento la notizia, se prontamente, senza dilazione alcuna, non siano eseguite le necessarie opere di sostegno e di consolidamento? Se non sia vero che un tronco della strada, alla sezione di Montebruno, di quattro chilometri e mezzo circa, e che è costato allo Stato più di duecento mila lire, va interamente rovinando per la cattiva scelta del tracciato e per altri difetti d'arte; e che per poco che si ritardi a fare alcune opere assolutamente necessarie, quel tronco di strada sarà affatto scomparso? Se non sia inoltre, e per ultimo, vero che ad un altro tronco, quello della sezione di Loco, tuttora in corso di costruzione, le piene delle acque cagionarono, non ha guari, considerevoli guasti, i quali, come dipendenti da carenze di forza maggiore, debbono essere riparati dallo Stato; e che è d'uopo di prontamente porre le mani alla riparazione dei medesimi, perchè l'impresa assunta e della costruzione di quel tronco possa continuare la spesa poste a suo carico col contratto d'appalto; e che anzi essa già protesta pel ritardo e minaccia a buon diritto di trarre l'amministrazione dei lavori pubblici in giudizio? Il Ministero e la Commissione come hanno a tutto ciò provveduto, come intendono di procedere? Essi non lo fecero, e forse non hanno potuto farlo perchè detti danni o non erano ancora avvenuti, o non erano ancora conosciuti quando il signor ministro ha presentato il progetto del suo bilancio pel 1869, e quando questo formò oggetto degli studi della Commissione.

In verità desta senso di grandissimo dolore soltanto il ricordare che, mentre siamo costretti a votare e continue imposte, a chiamare le popolazioni a tanti sacrifici, il danaro dello Stato vada non rade volte così perduto, che il difetto di una qualche pronta riparazione, il ritardo di qualche opera di aggiunta o di maggiore

consolidamento siano così spesso cause di incalcolabili danni! Non v'ha economia peggiore di quella che risparmia il poco per perdere il molto; e se alla necessità delle economie da ogni parte reclamate conviene ed è d'uopo arrestarsi allorchè si tratta di nuove intraprese, così non è a dirsi quando si tratti invece di abbandonare un'intrapresa già molto inoltrata, nella quale già ingenti somme siano state impiegate, e da cui grandi vantaggi siano per derivarne al paese; meno ancora quando sia urgente di provvedere alla conservazione delle opere già eseguite. Questi sono i motivi che ci hanno mossi a proporre l'aumento di altre lire 50,000 allo stanziamento di sole lire 50,000 consigliato dal Ministero e dalla Commissione.

Al triplice scopo della riparazione dei guasti avvenuti, della conservazione delle opere esistenti e dell'impresa di maggiori costruzioni, noi avremmo dovuto chiedere una somma molto più elevata di quella che proponiamo; avremmo dovuto pregare la Camera ad inscrivere in bilancio almeno le 240,000 lire che ancora rimangono a stanziarsi della somma delle lire 720,000 acconsentita colla legge del 1864. Non l'abbiamo fatto, perchè l'anno in corso è già molto inoltrato; perchè non abbiamo voluto chiedere che la somma che ancora si può spendere nel corso dell'anno; perchè, rendendoci ragione delle condizioni delle finanze dello Stato, non abbiamo voluto proporre più di quello che per ora fosse assolutamente indispensabile alla riparazione dei guasti ed alla conservazione delle opere, più di quello che fosse urgente necessità anche per la Camera di approvare; e finalmente perchè l'onorevole signor ministro, apprezzando la giustizia degli uffizi che più volte gli furono fatti, ha proposto lo stanziamento delle lire dugento quarantamila, o poco meno, nel bilancio per l'anno 1870, di cui fu già distribuito il progetto, e che non tarderà ad andare in discussione.

Noi confidiamo che la Camera vorrà approvare la nostra proposta. E qui avrei finito se l'onorevole Negrotto non avesse elevata una difficoltà e non avesse fatta una dichiarazione. La difficoltà in ciò consiste che, sulla somma delle lire 720,000, autorizzata colla legge 17 maggio 1864, non vi sia più alcun residuo disponibile, e che la legge sulla contabilità generale dello Stato sia d'ostacolo a che possa altrimenti essere iscritta in bilancio la somma da noi domandata.

Io non ho potuto ben comprendere i calcoli che esso ha fatto per dimostrare la prima parte di questa sua affermazione. Dico però, e di questo sono ben sicuro, che il risultato dei medesimi è erroneo. Non bisogna confondere lo stanziamento di una somma colla disponibilità della stessa. Una somma la cui spesa è autorizzata con una legge speciale, e che per la legge stessa sia ripartibile in più anni, può trovarsi già per una parte stanziata ed essere ancora interamente disponibile, e viceversa può essere già in intero impegnata,

benchè non in tutto ancora stanziata. Ciò è evidente. Delle menzionate lire 720,000 furono stanziati nei bilanci 1865, 1866 lire 130,000; in quello del 1867 lire 150,000; in quello del 1868 altre lire 150,000; pel 1869 il Ministero e la Commissione propongono lire 50,000. Queste cifre danno un totale di lire 480,000. Rimangono adunque a stanziarsi lire 240 mila che, come ho accennato, il Ministero ha ora iscritte nel progetto del bilancio del 1870. Delle stesse lire 720,000 furono invece già spese o sono impegnate lire 76,475 29 per miglioramenti e studi nella provincia di Genova; lire 368,843 60 per la costruzione del tronco da Ecoffera a Torriglia; lire 20,000 a disposizione dell'amministrazione; lire 101,482 88 per la ricostruzione del ponte sulla Trebbia nelle vicinanze di Bobbio, provincia di Pavia; lire 100,000 per la sistemazione del tronco da Coni a Dolga nella provincia di Piacenza. Totale lire 666,801 87. A compimento delle lire 720,000 mancano lire 53,198 23; e questa è la somma tuttora disponibile.

Tutto ciò risulta chiaramente anche dal quadro dimostrativo annesso al progetto del bilancio del 1870. Tolto di mezzo l'equivoco in cui è caduto l'onorevole Negrotto, restano le 50,000 lire che noi chiediamo; e la legge sulla contabilità, che in ogni caso permetterebbe pur sempre l'iscrizione di un aumento che non fosse superiore alle 30,000, riesce del tutto estranea e non può frapporre ostacolo di sorta alcuna.

Rifletta meglio l'onorevole Negrotto sui calcoli da esso fatti, e si convincerà che egli è in errore. Siamo certi che se ne persuaderanno il signor ministro, l'onorevole relatore e la Camera.

L'onorevole Negrotto, come dissi, faceva poi una dichiarazione; faceva conoscere i motivi per i quali credè di non doversi associare alla nostra proposta. Parmi che non ve ne fosse bisogno; e duolmi assai che egli mi abbia così messo nella necessità di fare alcune osservazioni intorno all'ordine del giorno da lui proposto, di fare cioè altrettanto.

Noi, anzichè dare adesione all'ordine del giorno da lui proposto, avremmo desiderato che egli non l'avesse presentato, e ci lusinghiamo che si disponga a ritirarlo. Gli diremo con eguale franchezza che noi reputiamo quell'ordine del giorno come superfluo, inopportuno, di nessun effetto pratico, e tale da poter essere dal Ministero accettato senza che per ciò ne vengano ad essere migliorate le condizioni della strada, o da poter per contrario essere a queste di grave pregiudizio qualora il medesimo venisse dalla Camera respinto.

Esso ha due parti. La prima mira ad ottenere che la Camera riconosca l'importanza della strada di cui abbiamo finora discusso. Ma chi mette oramai più in dubbio l'importanza di questa strada? Quante volte il Parlamento ed il Governo non ne hanno fatto solenne dichiarazione? Chi di noi non ricorda le splendide relazioni colle quali e ministri e Commissioni hanno ac-

compagnati i progetti di legge riflettenti questa strada, le discussioni che ebbero luogo alla Camera? Chi non sa che questa strada fu dichiarata nazionale non per uno solo ma per due dei criteri stabiliti dall'articolo 10 della legge pei lavori pubblici, e come una delle grandi vie attraverso di una delle principali catene dell'Appennino, e come una strada di uno scopo eminentemente militare? E la legge del 21 luglio 1861, e quella del 17 maggio 1865, e il decreto legislativo di approvazione dell'elenco delle strade nazionali, e le leggi di approvazione dei bilanci non hanno bastato e non sono sufficienti a rendere ormai indiscutibile l'importanza di questa strada? Quale bisogno può ora esservi di una nuova dichiarazione della Camera?

Colla seconda parte si propone che la Camera inviti il Ministero a presentare un progetto di legge per l'intera spesa ancora occorrente per l'ultimazione dei lavori di tutta la linea e da ripartirsi in un corso d'anni successivi. La spesa totale fu calcolata nel 1864 di 3,200,000. Colla legge del 17 maggio 1865 fu autorizzata quella di lire 720,000. Rimangono adunque ancora 2,480,000 lire. Le 720,000 lire sono pressochè esaurite. Il Governo dovrà necessariamente presentare un nuovo progetto di legge per le spese occorrenti per la prosecuzione dei lavori. Non si può supporre che lo Stato possa abbandonare questa grande intrapresa. Su ciò non vi può essere dubbio. La questione è sul tempo entro cui la strada debba essere ultimata; ed a questo riguardo l'ordine del giorno dell'onorevole Negrotto lascia le cose nello stato in cui ora si trovano, perchè lascia indeterminato il numero degli anni sui quali dovrà ripartirsi e stanziarsi la spesa. Noi possiamo andare alle calende greche.

Mira l'onorevole Negrotto ad ottenere una dichiarazione, una promessa che la strada sarà fatta? Lo sarà a spese dello Stato? Ma non sono questi gli obblighi che ha lo Stato per le strade nazionali? Dal momento che la strada fu compresa fra le nazionali abbiamo più di una dichiarazione, più di una promessa, abbiamo la legge. Lo ripetiamo, la questione è del tempo, e l'ordine del giorno dell'onorevole Negrotto non la scioglie.

Tanto vale adunque per ora limitarsi a vivamente pregare il signor ministro a presentare quanto prima un progetto di legge per la spesa occorrente per la prosecuzione delle opere, ed allo scopo che possa anche abbandonarsi il sistema lento e dispendioso degli appalti saltuari; a vivamente pregarlo di portare la sua attenzione a che siano sollecitati gli studi d'arte e sia più regolarmente curata l'esecuzione delle opere. Meglio importa agli interessi di questa strada rimuovere gli imbarazzi e gli ostacoli al conseguimento di ciò che ora siamo in diritto di ottenere.

Giova sperare ed anzi essere sicuri che l'onorevole signor ministro terrà in tutto conto questa preghiera e provvederà. Dal 1862 il Parlamento ha votato più di

50 milioni per opere stradali. Noi abbiamo fatto plauso a quelle deliberazioni, perchè noi reputiamo che in Italia non dovrebbe esservi oggi che una sola politica, la politica vera, quella dello svolgimento della ricchezza nazionale, e che la ricchezza nazionale non potrà mai svilupparsi senza abbondanti e facili comunicazioni. Mentre però si è provveduto e si sta provvedendo con tanta larghezza di mezzi a costruire ferrovie e ad aprire strade rotabili nelle altre provincie del regno, una vasta zona delle antiche provincie, tutta quella parte dell'Appennino che dalla Roia al Tanaro discende al Po verso Piacenza, è tuttora affatto priva di strade; le opere di costruzione di quella di cui abbiamo finora discorso procedono assai lentamente; e mentre alla popolazione di Bobbio con poche centinaia di mila lire si potrebbe aprire una facile comunicazione verso Piacenza, ed alcune altre centinaia di mila lire potrebbero bastare a dare alle popolazioni dell'Otonese una comoda comunicazione verso Genova, le dette popolazioni, come tutte quelle delle valli della Trebbia e dell'alta Scrivia, sono tuttora costrette a rimanere per una gran parte dell'anno in una specie di domicilio coatto.

Governo e Parlamento non potranno non avere continuamente presente alla loro attenzione questo stato di cose. L'onorevole signor ministro non tarderà, speriamo, a proporre i provvedimenti necessari.

Credo che l'onorevole Negrotto dovrebbe egli stesso dubitare della convenienza d'insistere ora nel suo ordine del giorno, segnatamente se l'onorevole signor ministro non l'accetti.

E per conto mio e degli onorevoli colleghi che hanno firmato la proposta che insieme abbiamo fatta rinnovare alla Camera la preghiera di volere intanto approvare la medesima.

PRESIDENTE. La proposta dell'onorevole Fossa, alla quale hanno aderito i deputati Carini, Ricci, Boncompagni, Oliva, Salvago, Castagnola, Giuseppe Massari e Podestà, è la seguente:

« I sottoscritti propongono un aumento di lire 50,000 al capitolo 46, *Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio - Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza*, portando a lire 100 mila la somma di lire 50 mila proposta dal Ministero e dalla Commissione. »

La parola spetterebbe all'onorevole Salvago, il quale però non si trova presente alla Camera, quindi spetta al deputato Carini.

CARINI. Veramente, dopo le cose dette dall'onorevole Fossa, dopo le dimostrazioni evidentissime dell'utilità da lui fatteci, tanto di questa strada e della necessità di non lasciar deperire i lavori già fatti, quanto della possibilità di provvedere, col residuo dei fondi già stanziati in bilancio, alle opere più urgenti, io non saprei aggiungere parola sulla opportunità dell'ordine del giorno che vi abbiamo proposto.

E non a rei che a ripetere quanto l'onorevole mio amico Fossa vi diceva relativamente all'altro ordine del giorno proposto dall'onorevole deputato Negroitto. Io non saprei invero vedervi alcuna pratica utilità, e mi parrebbe invece preferibile una semplice preghiera diretta al Ministero, alla quale mi associo di gran cuore, onde presenti al più presto un nuovo progetto di legge per lo stanziamento delle somme occorrenti per il compimento della detta strada.

Io dunque, o signori, limitandomi per oggi a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler consentire che le lire 50 mila, residuo tuttora disponibile delle somme già votate, siano portate insieme colle 50 mila già stanziate per il 1869 nel bilancio del corrente anno, onde avere almeno un fondo di lire 100 mila, mi riservo di riprendere la parola nel caso, che per altro spero non avrà luogo, l'onorevole ministro non credesse accettare la nostra proposta.

NEGROITTO. Gli onorevoli Fossa e Carini, per sostenere il loro ordine del giorno, hanno creduto di attribuirmi che la mia non sia una proposta pratica; me lo hanno detto testè, dichiarando anche l'onorevole Fossa che io aveva fatto dei calcoli i quali erano sbagliati.

Io sostengo che la mia è una proposta pratica; e che le cifre da me presentate sono le vere. Mi basteranno quindi poche parole per rispondere al fatto personale.

È vero che nell'attuale bilancio del 1869 furono stanziate 50 mila lire, ma è vero altresì che queste 50 mila lire sono già state impegnate in altre opere. Per conseguenza io ritengo che è come se non vi fossero. Vi sono lire 53,198 23 disponibili, e l'onorevole Fossa ne ha convenuto me o.

Ebbene, se si domanda di aumentare il bilancio di 50 mila lire, in realtà non sarà un aumento, ma terranno luogo delle 50 mila lire che, come ho detto ora, sono alligate in questo bilancio, ma che sono state impegnate...

Una voce. Ma no!

NEGROITTO. Come si vede dal quadro annesso al bilancio presentato dal ministro pel 1870.

Quanto alla imputazione che la mia proposta non possa avere un effetto pratico, io rispondo ai miei onorevoli contraddittori che è la sorte che tocca a tutte le proposte: quando si domanda che il ministro voglia presentare un progetto di legge speciale per una data opera. Evidentemente mai, o quasi mai, si ingiunge al ministro lo stanziamento di fondi per determinati bilanci prima che lo schema di legge sia stato presentato alla Camera.

All'epoca poi della discussione la Camera stabilisce quello che meglio crede; ciò dico in risposta a chi ha tagliata la mia proposta di poco pratica.

Di resto, precisamente quando si è approvata la legge 17 maggio 1865 per lo stanziamento delle lire 720,000, la Commissione proponeva e la Camera ap-

provava che metà della somma fosse alligata nei bilanci 1865 e 1866, e l'altra metà nei bilanci successivi, senza punto vincolarsi. Mi si permetta quindi di credere che, se fu pratica la proposta di quella Commissione e la deliberazione della Camera, possa anche darsi pratica la mia proposta.

Io credo di avere pienamente giustificato il mio assunto; spero quindi che la Camera vorrà accettare il mio ordine del giorno, che è quello che veramente tende ad ottenere qualche cosa per questa strada; poichè non basta che l'onorevole Fossa si contenti di far mantenere e riparare le opere eseguite, è mestieri che si pensi a proseguire i lavori di quest'opera che l'onorevole Fossa con me ammetteva di una grandissima importanza, e della quale non si potrebbe ricavare utile alcuno, malgrado le tante spese già fatte, ove non fossero le opere tutte portate a compimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO. Io sarò molto breve, dopo la dimostrazione che ha data l'onorevole Fossa che effettivamente come io credo e come a quest'ora la Camera avrà potuto vedere, si hanno 50,000 lire disponibili sui fondi stanziati ancora. Questo è evidente; e la confusione, che mi sembra siasi fatta fra le somme impegnate nei contratti già stipulati e le somme stanziate, non altera lo stato delle cose.

Finora di stanziato, compreso quello che è proposto nel bilancio del 1869, non abbiamo che 480 mila lire; tutto il resto rimane a stanziarsi ancora. Duecento mila lire il ministro propone di stanziarle per l'anno venturo. Dunque sulle 720 mila abbiamo ancora 53 mila lire di cui l'onorevole Fossa domanda che se ne stanziino 50 mila per l'anno corrente.

A questa modica domanda veramente io non mi saprei opporre, ritenuta la condizione di quei luoghi e specialmente di quei lavori, i quali pur troppo, e questo è principalmente l'oggetto delle mie parole, i quali pur troppo, invece di preordinarli ad uno scopo che cominciasse a dare un utile immediato, si disposero in modo poco logico, ed a tranne sanuari.

Abbiamo una linea che deve congiungere Piacenza con Genova, passando per Ottone, valica degli Appennini e passando per Bobbio, per arrivare a Piacenza.

La vera maniera logica di procedere sarebbe stata questa: cominciare i lavori dai due grandi centri estremi, procedendo e si da Piacenza verso Bobbio, e da Genova verso Ottone; dopo questi due tronchi sarebbe dovuto imprendersi poscia i tronchi intermedi. Invece i lavori si sono sparsi qua e là, e noi ci troviamo oggi in questa condizione, che si è speso quasi mezzo milione, e di lavori fatti non servono a niente, ed anzi bisogna spendere per mantenerli.

Io, che sono certo che il ministro dei lavori pubblici penserà a provvedere con un progetto di legge (come

propone l'onorevole Negrotto, ma senza che occorra per me il suo modo di far di ciò oggetto d'un ordine del giorno, perchè l'ordine del giorno sta già nella deliberazione che ha presa la Camera quando dichiarava nazionale questa strada, io che sono certo che il signor ministro provvederà a suo tempo alla prosecuzione di quei lavori, vorrei pregarlo a dar impulso agli studi necessari in modo che vengano ad essere utili. Il primo obbietto, lo ripeto, debb'essere quello di intraprendere i lavori da Genova verso Ottone dall'un lato, da Piacenza verso Bobbio dall'altro. E, parlando di Bobbio, io non posso tacere che il collegamento qui fatto con Piacenza è veramente necessario ed urgente, perchè Bobbio si trova veramente in una condizione strana, per le gravissime difficoltà viabili, che quasi la privano di comunicazione con tutto il continente.

Si trova là nel mezzo del paese, con una popolazione abbastanza ragguardevole, e con questa gravissima difficoltà di comunicare con loro.

Io perciò mi unisco all'onorevole Fossa per pregare l'onorevole Negrotto a non insistere sul suo ordine del giorno, il quale non avrebbe altro risultato che d'impedire che si adottata la proposta dell'onorevole Fossa, la quale proposta è necessario di adottare, perchè le opere degradate bisogna ristorarle.

Io poi vorrei che tutti s'unissero con me per pregare il ministro a voler far sì che la direzione di quegli studi fosse data nel modo che ho indicato, di unire cioè prima Bobbio con Piacenza, e poi Ottone con Genova, e di pensar poi alla congiunzione di Bobbio con Ottone. Così almeno i due primi tronchi, se costruiti, cominciano a rendere molto servizio, e non ci troveremo nella condizione attuale di avere speso molto denaro e fatti lavori che non servono a niente.

MICHELETTI. Entrando in questa questione e proponendomi di dire sopra di essa la mia opinione, non farò proposte, nè sosterrò quelle che sono state fatte dai proponenti.

Io sono assolutamente estraneo a quelle località, e non vi ho interesse di sorta.

Tuttavia nella mia gioventù ho dovuto, non spontaneamente, ma per necessità politica, perocchè gli è un peccato che io bazzico colla politica, recarmi a Bobbio. E mi ricordo benissimo che, nel mio viaggio per quella città, non essendovi strade carreggiabili, ho dovuto farlo a cavallo di un mulo; e mi ricordo pure che, calando per quelle erte strade, avendo tuttora a mente gli studi classici giovanili, io recitavo i versi di Ovidio:

Ergo erant in fatis Scythiam quoque visere nostris
Quæque Lycaonio terra sub arce jacet?

Mi perdoni l'onorevole nostro collega, deputato e sindaco di Bobbio, se allora io paragonassi la sua città natava alla barbara Scizia; ma, per verità, essendo essa

quasi segregata dal rimanente del mondo, qualche analogia c'era.

Dopo d'allora, perocchè io paio di tempi remoti, cioè del 1822 o 1823, furono fatte strade carreggiabili, soprattutto quella che da Bobbio conduce ad Alessandria.

Sta bene; ma questo non basta. La città di Bobbio debb'essere unita colle città cospicue che le stanno a poca distanza. Queste città sono Genova, Alessandria, Pavia e Piacenza.

Quest'ultima è la principale, quest'ultima è la vera capitale economica di Bobbio, quella con cui maggiori sono, e saranno ancora più col tempo, le sue relazioni commerciali.

Ciò è chiaramente indicato dalla natura stessa topografica. Infatti la città di Bobbio è situata sul torrente dello stesso nome, il quale, a poca distanza, si scarica nella Trebbia che va al Po, cioè a Piacenza.

Se è vero adunque che l'arte debba assecondare la natura, la strada tra Bobbio e Piacenza è essenzialissima per entrambe le città, ma per la prima soprattutto. E non è punto da dubitare che, ove si faccia una nuova circoscrizione delle provincie, Bobbio venga riunita alla provincia di Piacenza, così volendo la natura delle cose. Ed ove si allargassero le provincie, come io vorrei, e Piacenza non fosse più che capo di circondario, Bobbio ne farebbe parte.

Checchè sia, di massima importanza è per Bobbio una facile comunicazione con Piacenza.

Certamente le gioverà pure la costruzione della strada carreggiabile che, passando per Bobbio, conduca da Genova a Piacenza; e questa si farà col tempo, non è punto da dubitarne. Ma frattanto non devesi dimenticare che il varco dell'Appennino presenta gravi difficoltà. Così pare a me, quantunque non sia ingegnere. Ora si superano tutte le difficoltà, e quelle di cui ragiono si supereranno col tempo. Ma per ora credo migliore consiglio concentrare tutti gli sforzi a togliere le soluzioni di continuità che sono tra Bobbio e Piacenza.

Laonde, senza fare, come diceva dapprincipio, nessuna specifica proposta, nè appoggiare quelle che sono state fatte, io dico che, se la Camera decreta l'aumento di lire 50,000 alle 50,000 proposte dal Ministero e dalla Commissione, tale somma debba essere preferibilmente impiegata nella costruzione della strada tra Bobbio e Piacenza.

Questa raccomandazione io faccio all'onorevole ministro di lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

MONTI CORISLANO, *relatore*. L'importanza strategica, commerciale ed anche, se vuolsi, industriale nella strada dichiarata nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio non può essere messa in contestazione da veruno, e molto meno quindi la contestano la Commis-

sione ed il reatore. Se i rimproveri dell'onorevole Fossa fossero fondati negli atti del bilancio, si potrebbe realmente imputare alla Commissione di non avere bastantemente ponderata questa partita, rispetto appunto all'importanza della strada. Ma a me è d'uopo adempire al compito di far presente alla Camera come stiano le cose rispetto agli stanziamenti anteriori ed a quello che è oggi in discussione. A questo limite la mia risposta, poichè il resto è a me estraneo. Il signor ministro naturalmente risponderà all'onorevole Fossa ed all'onorevole Negrotto, e particolarmente all'onorevole Fossa, rispetto agli inconvenienti ed ai danni che hanno luogo nella strada da esso perorata. Rivolgere domande su questo proposito al relatore della Commissione credo che realmente sia supporre un'eccedenza nelle sue attribuzioni.

Debbo dunque notare che in realtà, fatto paragone nella nota di stanziamento di questa sezione del bilancio straordinario relativa alle strade nazionali in costruzione, tra le somme notevoli attribuite a diverse strade, in lire 190,000, 100,000 e via dicendo per somme così cospicue ciascuna, e l'assegnamento fatto per quella di Bobbio in sole 50,000 lire, alla Commissione sembrò in vero cifra esigua, molto più trattandosi di strada appennina così importante e difficile. Dacchè peraltro il Ministero di più non chiedeva, e dacchè i dati che sono per citare mostravano che, non ostante il piccolo assegnamento, vi fossero abbastanza fondi per proseguire i lavori, la Commissione si è attenuta alla somma che le veniva proposta. E che, in realtà, al chiudersi del bilancio del 1869 esistessero notevoli fondi disponibili, si rileva dal riassunto delle cifre e dai dati aggiunti al bilancio. Il prospetto per capitoli prodotto dal Ministero dimostra che degli stanziamenti fatti dal 1865 al 1867 rimanevano al termine del 1868 194,000 lire. Nel 1868 furono stanziati lire 100,000, si hanno così disponibili pel 1869 lire 294,000; alle quali aggiunte le lire 50,000, proposte nel bilancio del 1869 medesimo, risulta il complessivo ammontare di lire 344,000, dirò così, disponibili per ogni lavoro. Ora, che somme così rilevanti stiano nei bilanci che ho ricordato, e che la strada nulla ostante abbia i difetti che voi, signori, avete sentito enunciare, parmi circostanza che meriti qualche considerazione, ma intorno alla quale a me non spetta il pronunziarmi.

Invece, venendo più da vicino all'argomento che forma il nodo della disputa, ossia alla proposta d'aumento di 50,000 lire, aggiungerò poche parole per dimostrare come forse possa sembrare indifferente l'accoglierla. E le ragioni sembrano a me molto semplici, inquantochè dai due bilanci che abbiamo sott'occhio, cioè del 1869 e del 1870 già distribuito traghiamo gli elementi di tale conclusione.

Infatti, giacchè pel 1869 sono iscritte pacificamente 50,000 lire, e pel 1870 sono proposte 200,000 lire, a me

sembra in verità che al 1° maggio 1869, giorno in cui ci troviamo, debba essere, per lo stato delle nostre finanze e per gl'in pegni che siamo per prendere, quasi direi, assolutamente indifferente, che queste somme si distribuiscano diversamente; cioè 100,000 lire pel 1869, 150,000 lire pel 1870. E se poi nel 1870 si trattasse anche di accrescere le 53,000 lire di residuo della somma complessiva prefissa primamente per legge in lire 720,000, io ripeto che in queste particolarità non debbono consistere quelle economie che è lo scopo di tutti noi di cercare di raggiungere. Credo anzi che non mi si possa imputare a contraddizione questo dire, perciocchè quando si trattava di vere e regolari economie, io mi sono ingegnato al possibile di mettere innanzi tutti gli argomenti che valevano a procurarle, rigettando gli aumenti che, a modo di vedere della maggioranza della Commissione, non sembravano giustificati. Ma dacchè alla Camera sembrò, per ragioni che io rispetto, di dover passar sopra ad economie rilevanti sul bilancio ordinario, e concesse coll'avvenire delle nostre finanze che si assegni poi una piccola somma di più quest'anno e di meno l'anno venturo per una strada importantissima che pure deve eseguirsi, pare a me che in verità sia cosa da non dar luogo a discussione.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Anch'io, dopo quanto ha detto l'onorevole relatore, trovando indifferente che quelle 50,000 lire, che sarebbero richieste coll'ordine del giorno firmato da vari onorevoli deputati, sieno inserite nel bilancio del 1869, togliendole dal bilancio del 1870, do a questa proposta la mia approvazione.

FOSSA. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto insiste perchè metta ai voti il suo ordine del giorno? Lo prego, dica sì o no.

NEGROTTA. Io chiedo la parola perchè...

PRESIDENTE. Dica sì o no; ha già parlato due volte.

NEGROTTA. Ma ella mi fa un'interpellanza, ed io...

PRESIDENTE. È una interpellanza a cui si risponde con un sì o con un no.

NEGROTTA. Allora non lo ritiro, e domando che sia messo ai voti prima dell'altro, in quanto che è più largo.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarella insiste?

MAZZARELLA. Quanto a me non insisto, mi contento di quel che è stato accettato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Negrotto.

Ne do nuovamente lettura

« La Camera, considerando che la strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio è della maggiore importanza, sia dal lato commerciale che industriale e strategico, invita il Ministero a presentare uno schema

di legge speciale per chiedere le somme necessarie al compimento della medesima, da ripartirsi in diversi successivi bilanci. »

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(Non è appoggiato.)

Pongo ai voti la proposta che è stata già concordata tra l'onorevole ministro ed i deputati Fossa, Carini, Ricci ed altri.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Voglio ancora aggiungere una dichiarazione, ed è che d'ora in poi sarà indubbiamente tenuto conto dei suggerimenti dati da alcuni onorevoli deputati, e specialmente dal deputato Valerio, vale a dire che si porrà ogni cura per congiungere i tronchi che sono già stati costruiti ai due estremi della strada, in modo che da una parte si giunga il più sollecitamente possibile da Piacenza a Bobbio, e dall'altra si giunga pure più prestamente sia possibile da Genova a Ottone.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta degli onorevoli Fossa, Carini, Ricci ed altri, la quale consiste nell'aggiungere al capitolo 46, proposto in 50,000 lire, altre 50,000.

(È approvato.)

Pongo ai voti nel suo complesso il capitolo 46 con l'assegnazione di lire 100,000.

(È approvato.)

(Si approvano quindi senza discussione i seguenti capitoli nelle somme proposte dal Ministero e consentite dalla Commissione:)

Capitolo 46 bis. *Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo* (Spesa ripartita), lire 2950.

Capitolo 46 ter. *Strada nazionale da Novara alla Svizzera pel Sempione*, lire 8139.

Capitolo 47. *Strada nazionale da Brescia al Cafaro - Sistemazione del tratto fra Barghe e Pressaglia (Brescia)*, lire 29,000.

Capitolo 48. *Strada nazionale dello Spluga - Sistemazione al passo della Porrettina (Sondrio)*, lire 28,000.

Capitolo 49. *Strada nazionale dello Spluga - Costruzione di un paravalanghe nella valle Codera (Sondrio)*, lire 29,000.

Capitolo 49 bis. *Strada nazionale da Reggio Emilia alla Spezia per Fivizzano*, lire 15,000.

Capitolo 50. *Strada Trevisana da Belluno a Primolano per Feltre - Sistemazione delle rive di Pex e San Gabriele presso Burche (Belluno)*, lire 17,500.

Capitolo 50 bis. *Strada Feltrina da Treviso a Belluno*, lire 15,500.

Capitolo 51. *Strada Pontebbana - Opere di difesa (Udine)*, lire 15,000.

Capitolo 52. *Strada Pontebbana - Costruzione di scogliere e riparazione di roste e muri di sponda*

lungo il torrente Fella ed il fiume Tagliamento (Udine), lire 5000.

Capitolo 53. *Strada Pontebbana - Costruzione di scogliere per difendere la strada dalle corrosioni del torrente Fella in prossimità a Resciutta (Udine)*, lire 30,000.

Capitolo 54. *Strada Romana. Ricostruzione del ponte Molino sul Tartaro (Verona)*, in lire 26,000.

Capitolo 55. *Strada di Canale di Brenta, da Cittadella al confine tirolese. Allargamento dell'angusto tronco di strada a San Marino, presso la valle San Lorenzo (Vicenza)*, in lire 20,000.

Capitolo 56. *Strada provinciale Vitulanese. Annualità per il rateato pagamento all'impresa Tommaso De Rosa del montare liquidato per la costruzione del tronco da Montesarchio a Pontelandolfo (Benevento); spesa da rimborsarsi dalle provincie interessate*, in lire 89,250.

Capitolo 57. *Strada nazionale degli Abruzzi. Compimento del tronco da Montorio a Badipetto (Teramo)* (Spesa ripartita), in lire 50,000.

Capitolo 57 bis. *Strada Sannitica nel Molise*, in lire 100,000.

Capitolo 58. *Strada nazionale delle Calabrie. Rettifica del tratto fra Galdo e Castelluccio (Potenza)* (Spesa ripartita), in lire 40,000.

Capitolo 59. *Strada nazionale delle Calabrie. Sistemazione del tratto da Villa San Giovanni a Reggio e costruzione dei ponti sul Petrace e Favizzana (Reggio)* (Spesa ripartita), in lire 160,000.

Capitolo 60. *Strada da Valva a Bisaccia. Lavori di sistemazione (Avellino)*, in lire 15,000.

Do facoltà di parlare all'onorevole Sandonnini per una proposta.

SANDONNINI. Il signor Contini, già sottotenente dell'esercito, colla petizione 12,583 si lagna di essere stato ingiustamente dimesso e domanda alla Camera un provvedimento.

Le circostanze del petente sono tali che sarebbe desiderabile prendere una sollecita decisione in proposito; pregherei quindi la Camera di volere dichiarare d'urgenza questa petizione.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Capitolo 61. *Strada nazionale da Sapri all'Ionio. Lavori di costruzione (Potenza)* (Spesa ripartita). Commissione e Ministero sono d'accordo nell'assegnare a questo capitolo la somma di lire 200,000. L'onorevole Villano ha domandato di parlare su questo capitolo.

VILLANO DELLA POLLA. Io ho chiesto la parola su questo capitolo per rivolgere al signor ministro una domanda e una raccomandazione. Al capitolo 61 trovo assegnata la cifra di lire 200,000 per la strada nazionale da Sapri all'Ionio. Questa strada è di tale importanza di cui possono rendersi ragione solo coloro che conoscono le condizioni eccezionali di quelle provincie,

e desiderii veramente eccezionali che debbono meritarsi le ansie ed i nostri colleghi, se noi deputati di quelle provincie, ogni volta che l'occasione si presenta, richiamando l'attenzione del Governo e dei nostri colleghi della Camera sopra un bisogno così universalmente sentito.

Questa strada avrà per iscopo, non solo di mettere in comunicazione due mari, il Ionio ed il Tirreno e rendere così importantissimi servizi al traffico ed al commercio di tutto il paese, ma servirà anche a mettere in comunicazione tra di loro i paesi vicini topograficamente, ma così lontani per mancanza di comunicazione, come non se ne vide mai fra i luoghi gli uni dagli altri più remoti; servirebbe ancora a fecondare terreni che abbondano in germe in quelle contrade, ma che invano aspettano uno sbocco; servirebbe a dar soddisfacimento ai giusti desiderii ed ai reclami degli abitanti della provincia di Basilicata, per quanto cospicua altrettanto sventurata, che finora non sono stati soddisfatti.

Per le quali cose gli abitanti della medesima avrebbero motivo da invidiare agli abitanti delle Calabrie che sono assai più fortunati, secondo che fu detto ieri dall'onorevole Marincola.

Ora, dopo quello che ho avuto l'onore di dire, se dovessi seguire solo il mio desiderio, ed attenermi a quanto mi suggerisce il pensiero, quando considero solo la mia qualità di deputato di quelle provincie, dovrei chiedere che questa somma di 200,000 lire fosse accresciuta come inadeguata al bisogno; ma poiché è d'importanza di non prescindere dagli interessi generali del paese di cui siamo rappresentanti, e pur troppo conosco le strettezze finanziarie che ci circondano, starò contento alla somma di 200,000 lire, anzi ringrazierò gli onorevoli miei colleghi se vorranno stanziarla quest'anno come hanno fatto negli anni precedenti. Però rifletto che sarà questo il sesto od il settimo anno che questa stessa somma si stanziava in bilancio, di modo che è prossima ad esaurirsi la somma in era che oltrepassava il milione: i lavori dovrebbero essere al termine, ma, per quanto io so, non l'ha ancora progredito che pochissimo, a tal punto che non si fa più cammino di quel che si facesse prima dei rivolgimenti politici, poichè prima del 1860 quella strada, a dir di taluno, per motivi strategici fu iniziata e spinta innanzi con sufficiente alacrità dal Governo precedente.

Tornerò dunque a pregare il signor ministro perchè voglia rispondere al mio desiderio ed accettare la mia raccomandazione affinchè le 200,000 lire sieno impiegate allo scopo cui sono destinate. Se fosse vero quel che mi si è fatto sapere, cioè che di questa somma una gran parte sia inviata in opere utili bensì e lodevoli, ma estranee al fine che fu stabilito, lo prego di fare in modo che ciò non avvenga più. Se allo scopo fossero

state impiegate le somme che negli anni scorsi furono votate, questa strada sarebbe da molto tempo compiuta, alla quale non furono sufficienti dieci anni, che pure sono stati sufficienti ad opere assai più colossali. Io non ho altro ad aggiungere, e spero che l'onorevole ministro vorrà avere la bontà di chiarirmi su questo punto.

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non mi fu dato d'intendere molto il discorso dell'onorevole Della Polla, specialmente al principio. Ma dalle ultime parole che egli ha pronunciate mi pare di averne compreso il senso, ed io non ho difficoltà a dichiarare che posso accettare senza esitazione le raccomandazioni che egli ha fatte riguardo quella strada che da Sapri mette al Ionio.

Debbo però rammentare all'onorevole Della Polla che nella legge votata, non è molto, dalla Camera, relativamente alle nuove strade nazionali e provinciali da compiersi nelle provincie napoletane, furono stabilite alcune norme per provvedere al compimento di quelle strade, per cui i fondi che potessero ancora mancare per i lavori della strada da Sapri al Ionio saranno presi sull'assegno di 700,000 lire votato dalla Camera per le strade napoletane.

Osservo poi che nel bilancio preparato per il 1870... LOVITO. Domando la parola.

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*... furono egualmente preventivate per quella strada 250,000 lire; apparisce quindi manifesto che il Ministero ebbe ed ha sempre a cuore che quella strada abbia sollecito compimento, e che non mancherà di affrettarne più che sia possibile i lavori.

LOVITO. La strada nazionale da Sapri al Ionio, che porta il numero 61 nel ristretto della sezione riguardante le strade, scorre nella provincia della Basilicata per la valle del Sinni. Essa è stata bensì, come diceva l'onorevole Villano testè, iniziata sotto il Governo borbonico per fini unicamente riconosciuti da quel Governo, per fini cioè strategici interni; ma è stata iniziata con tali proporzioni, e senza nessun progetto d'arte, e con una specie di *alter ego* dato ad un ispettore del Genio civile, che i lavori hanno proceduto sempre molto disordinatamente. Ciò fino al 1863, quando io, avendo l'onore di essere deputato del collegio di Chiaromonte, e quindi interessato principalmente all'andamento di questa strada, mi rammento di avere sporto speciale preghiera al Ministero dei lavori pubblici che era allora il generale Menabrea pel sollecito ed ordinato compimento di questa strada. Ed io mi ricordo ancora oggi le precise parole che egli ebbe a rispondere, ed erano queste:

« Al Ministero dei lavori pubblici non esiste una pratica che sia più ingarbugliata di quella che sia la pratica relativa alla strada nazionale della valle del Sinni; non esistono progetti d'arte; le opere sono in-

cominciate con disegno vastissimo, vari tratti compiti sono disgiunti tra loro, e rappresentano un capitale improduttivo senza vantaggio delle popolazioni. »

Ho dovuto dire questo per fare una distinzione tra la strada da Sapri al Ionio per la valle del Sinni, e la strada da Sapri al Ionio per la valle dell'Azzi, di cui forse non senza equivoco ha testè parlato l'onorevole ministro dei lavori pubblici. È da poco che queste denominazioni di due valli importanti della nostra provincia cominciano a famigliarizzarsi; e non mi arrecherebbe sorpresa se una certa somiglianza di denominazione di due strade abbia potuto indurre in equivoco l'onorevole ministro, il quale ha detto che le lire 200,000, stabilite in questo capitolo 61, *Strada nazionale da Sapri al Ionio*, si prenderebbero dalle 700,000 lire stabilite pel 1869 a proposito delle strade nelle provincie napoletane...

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. No, no!

LOVITO... come della legge or ora votata, nella quale è pur parola d'una strada da Sapri al Ionio, ma è per la valle dell'Azzi, non per quella del Sinni.

Ho voluto avvertire di ciò, a scanso di confusione, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed io credo di interpretare l'intenzione, non solo dell'onorevole ministro che proponeva la legge, ma anche della Commissione e della Camera che la votava, ritenendo che le lire 700,000 per il 1869 sia stato inteso da applicarsi per le strade ultimamente votate, non già per quelle le quali sono già nazionali da un pezzo, come sarebbe precisamente quella da Sapri all'Ionio, poichè diversamente le 700,000 lire per la costruzione delle strade nelle provincie meridionali sarebbero detratte di 200,000 lire.

Vedo il mio amico Damis che fa dei segni di diniego; io voglio sperare che sia come egli crede, e le parole del ministro non siano state intese esattamente da me.

Non è superfluo dunque aspettare dalla cortesia del signor ministro che sia dichiarato ciò che spero non abbia io inteso bene.

Quanto poi allo stanziamento di 200,000 lire, anche io lo credo conveniente, come crede l'onorevole Villano, il quale non ignora come le nostre premure relativamente alla strada del Sinni portano una data molto anteriore.

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

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Io ho detto che sarebbe preso dalla somma delle 700,000 lire quanto venisse a mancare oltre le lire 200,000 stanziato in bilancio, ma non già che le 200,000 lire sarebbero prese dalle 700,000.

Del resto, tengo conto anche dell'osservazione fatta sulla doppia strada che abbiamo sotto questo nome. Io non poteva presumere che questa medesima frase, *da Sapri all'Ionio*, fosse usata per indicare due linee diverse.

LOVITO. Ringrazio l'onorevole ministro della sua dichiarazione, e voterò anch'io la cifra stanziata in bilancio di 200,000 lire.

PLUTINO AGOSTINO. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro sono d'accordo col concetto della Commissione. Nell'articolo 11...

PRESIDENTE. È questione finita; è già stato ringraziato il ministro.

PLUTINO AGOSTINO. È una dichiarazione.

Io prego il signor ministro ad insistere nel suo sistema, cioè che questo fondo di 700,000 lire di residui, che è la riunione di tutte le somme stanziato nei precedenti bilanci dei lavori pubblici per le provincie meridionali (*Vari deputati domandano la parola*), che queste 700,000 lire fossero soprattutto spese nelle strade, sia vecchie, sia nuove, purchè abbiano il carattere di nazionali, le quali hanno la maggior urgenza possibile. Insisto soprattutto che si spendano sulla linea Napoli-Reggio, perchè a Castelluccio, Mormanno, Macchia della Tavola ed Amato, e molti altri siti che ho descritti ieri, sono affatto impraticabili.

Ora è naturale che avanti tutto si faccia prima l'arteria principale e unica nazionale che abbiamo fra la Basilicata e le Calabrie, e che poi si venga alle strade secondarie, alle strade che si diramano da questa unica arteria, la quale possiamo veramente dire nazionale.

Io prego il signor ministro, appena che la legge passi in Senato, a voler tener presente queste mie considerazioni, le quali sono nell'interesse di tutte le provincie meridionali.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Terrò conto di questa raccomandazione.

VILLANO DELLA POLLA. Io non abuserò della pazienza della Camera, ma ho domandato la parola per rettificare il significato della mia domanda o interpellanza che si voglia chiamare, in quanto che io vedo che da quelle poche parole, che ho avuto l'onore di dire, si è dilatata la questione, prendendo proporzioni più vaste di quelle che io medesimo abbia voluto assegnarle. Se non che questo stesso dilatarsi della questione fa sì che io mi convinca che ad un qualche fondamento di verità io mi poggiai quando rivolgevo quella preghiera al ministro dei lavori pubblici, poichè vedo che dalla somma di 200 mila lire, assegnata a quell'opera, si trae argomento per potere invece estendere i vantaggi di quello stanziamento ad altre opere egualmente importanti, ma che nulla hanno a che fare con quella.

Così ha fatto l'onorevole Plutino podanzi, il quale accumulava varie somme insieme e ne formava una di 700 mila lire, invocandola a favore di altre strade.

E quindi io torno a domandare se le 200 mila lire sono state impiegate a quello scopo a cui furono rivolte, perchè intorno a ciò io mi permetterei di dubitare. E quanto questo fosse importante, è inutile ricordarlo. Basterà dire che le elezioni in quel paese non

avranno luogo che a condizione che i torrenti le permettano; perchè, se i torrenti non vogliono, gli elettori avranno un bel volerci andare, ma i fiumi lo impediranno; chè di ponti e di altri mezzi di passaggio non se ne ha nemmeno idea. Questo è uno fra i tanti fatti coi quali io posso darvi una qualche idea dello stato disgraziatissimo di quelle provincie, pareggiate a tutte le altre quanto ai balzelli, non però quanto ai vantaggi del viver civile.

LACAVA. Dopo le ultime parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, a me pareva che non fosse più il caso di discorrere su quest'argomento, tanto dall'onorevole Piutino, quanto dall'onorevole Villano. Infatti nell'articolo 15 del progetto di legge sulle strade delle provincie meridionali, testè votato dalla Camera, e che è ora presso gli uffici del Senato, si dice espressamente che per quest'anno sono stabilite 700,000 lire soltanto per quelle strade che sono comprese in quel progetto di legge, dappoichè molte di esse sono dichiarate nazionali, e come tali dal 1° luglio prossimo passano a carico dello Stato, e per conseguenza lo Stato si grava d'una spesa che non era nel bilancio. Queste 700,000 lire sono quindi destinate come capitolo speciale per le strade di cui in quel progetto, e sono intangibili.

Per ciò che riguarda poi la strada da Sapri all'Ionio per la valle del Sinni (la quale è ben diversa dalla strada da Sapri all'Ionio per la valle dell'Agri, e non vorrei che si confondesse dall'onorevole Villano o da altri la valle del Sinni con quella dell'Agri, che sono ben diverse) vi è un apposito capitolo nel bilancio dei lavori pubblici di 200 mila lire, da non confondersi con altri capitoli. Il resto della spesa che potrà essere necessaria per questa strada sarà preso dal fondo generale, sotto il titolo di costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane dal 1870 in poi, e non per il bilancio 1869, il quale, come diceva, ha un fondo speciale di lire 200 mila per la strada del Sinni, e che non bisogna confondere col fondo generale; altrimenti la strada del Sinni sarebbe defraudata del suo fondo speciale, che spetta alla stessa per apposita legge, e che non può nè deve essere invertito in altro. E le 700,000 lire, di cui sopra, sono destinate alle strade contemplate nel progetto di legge testè votato dalla Camera e che ora è negli uffici del Senato.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti il capitolo 61, a cui è assegnata la cifra di lire 200 mila.

(La Camera approva.)

Capitolo 62. *Apertura e sistemazione della rete stradale dell'isola di Sardegna, di cui nella legge 27 luglio 1862, numero 729 (Spesa ripartita).* A questo capitolo Ministero e Commissione assegnano la somma di lire 700,000.

L'onorevole Asproni, insieme a' suoi colleghi Garau, Serpi, Serra Luigi e Macchi, propone a questo capitolo la seguente deliberazione:

« Per le strade nazionali di Sardegna sarà reintegrata l'intera somma di un milione e mezzo portata dalla legge del 17 febbraio 1862. »

L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare onde svolgere questa sua proposta.

ASPRONI. Se la vuole sviluppare l'onorevole mio amico Garau, io mi riserverei di parlare dopo la risposta che darà il signor ministro pei lavori pubblici, perchè io me ne spiccerei in poche parole.

PRESIDENTE. Come vuole. Parli dunque l'onorevole Garau.

GARAU. La legge del 17 febbraio 1862 bilancia per le strade nazionali della Sardegna 24 milioni. La stessa legge prescriveva che quelle strade dovessero essere terminate in sedici anni, e che perciò dovesse annualmente bilanciarsi la somma di un milione e mezzo. E la Camera votò anno per anno la somma di un milione e mezzo; tant'è che al gennaio 1869 si trovava bilanciata la somma di oltre 10 milioni.

Ma, mi rincresce il dirlo, il buon volere della Camera non fu del tutto diviso dal potere esecutivo.

E qui, quando parlo del potere esecutivo, non intendo accennare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e neanche all'onorevole presidente del Consiglio, delle cui buone disposizioni a favore dell'isola non ho motivo di dubitare: io dico *potere esecutivo*, intendendo parlare di quella burocrazia ministeriale la quale, pel frequente cambiarsi dei ministri dei lavori pubblici, sembra quasi che, per l'esecuzione delle leggi stradali, abbia più influenza che i ministri medesimi.

Questa burocrazia ritardò gli studi, ritardò gli appalti, concesse dilazioni sopra dilazioni agli impresari, talchè si venne al gennaio 1869 con un arretrato di 1 milione e mezzo. Ora, a fronte di questo fatto, che cosa dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici? Dice: tra l'arretrato e le 700 mila lire, noi abbiamo tanto che basta per le spese della Sardegna; dunque possiamo restringerci a questa somma. Mi permetta: io e gli altri deputati sardi non possiamo rassegnarci a questo suo ragionamento; crediamo di esser più logici chiedendo che la legge venga pienamente eseguita; che le strade della Sardegna vengano terminate in 16 anni; e che ciò che si è speso di meno negli anni scorsi si debba spendere di più nella campagna prossima e negli anni avvenire. La Camera ha dunque una questione precisa a decidere; essa ha davanti a sè due vie: se approva la riduzione portata dal Ministero, allora resteremo intesi che la burocrazia suddetta, vedendo approvato il fatto suo, continuerà a ritardare gli studi e gli appalti, raddoppierà le dilazioni, i residui s'accumuleranno gli uni su gli altri, talchè possiamo essere quasi sicuri che nell'avvenire non sarà più 1 milione e mezzo che si bilancierà per la Sardegna, ma saranno anno per anno 700 mila lire ed anche meno; se poi la Camera mantiene ferma l'esecuzione della legge e riprova il fatto dei ritardi sinora avvenuti all'ese-

cuzione della medesima, allora accederà alla mia domanda e riporterà anche nel bilancio di quest'anno la somma di 1 milione e mezzo, e così la legge sarà eseguita interamente.

Se si bilanciano 700 mila lire l'anno, invece di sedici anni ce ne vorranno 32, e forse più, per giungere al termine della costruzione, e non saremo noi, saranno i nostri posteri, i nostri tardi nipoti che appena ne potranno godere.

Io spero che la Camera ed anche lo stesso ministro verranno nel divisamento di bilanciare l'intera somma, anche avuto riguardo che i tributi si aggravano per l'Italia e che certe provincie, la Sardegna particolarmente, le Calabrie e la Basilicata saranno impari al peso se non si accelera la costruzione delle strade nazionali. Io non voglio fare alcun confronto odioso, ma la Camera mi permetterà una semplice esposizione per dimostrare anche più la ragionevolezza della mia proposta.

Ho riandato varie categorie dei bilanci: strade ferrate, fiumi, arginatura, ponti e spiagge, disseccamento di paludi, canali, strade nazionali. Sono meglio di 100 milioni che si spendono per queste categorie, e la Sardegna non vi figura che per le strade nazionali; sicchè, bilanciando anche un milione e mezzo, credo che nessuno potrà dire che la Sardegna abbia una proporzione maggiore di ciò che esige la sua popolazione, di ciò che esigono i suoi bisogni. Farò anche un'altra osservazione.

La Camera l'anno scorso votò un larghissimo sussidio per le strade nazionali. Certamente l'intendimento della Camera era di beneficiare tutte le provincie, ma in fatto questa disposizione era diretta più specialmente a favorire quelle provincie che, come la Sardegna e le altre da me accennate, abbisognano più di comunicazioni, e difettano quasi del tutto di strade comunali e consortili. Ora, se la Camera non sollecita la rete delle strade nazionali di Sardegna; se non le termina almeno dentro i 16 anni prescritti dalla legge, anche questo sussidio sarà una parola morta per la Sardegna; poichè, come si possono mai costruire strade comunali e strade consortili, quando non si può sapere il punto di congiunzione, quando non sono ancora formate le strade nazionali alle quali si debbono collegare? Dunque, anche per questo rapporto, anche perchè la Sardegna abbia la sua parte di questo sussidio, si richiede che le strade nazionali della Sardegna siano portate a termine nel tempo prefisso; che ciò che non si è speso negli anni passati si spenda di più negli anni avvenire, acciocchè il prescritto della legge sia puntualmente eseguito.

Io potrei dire altre ragioni, ma me ne astengo, perchè la Camera, che col votare la Commissione d'inchiesta per la Sardegna dimostrò di voler prendere in seria considerazione la sua posizione eccezionale, non vorrà permettere che, appena tornata questa Commis-

sione, la prima parola che il telegrafo porti alla Sardegna sia una riduzione nelle spese per le sue strade, una modificazione odiosa della legge del 1862.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Ho bisogno di fare alcune dichiarazioni. Premetto che la malaria, che domina in alcune parti della Sardegna per alcuni mesi dell'anno, impedisce che i lavori stradali possano durare più di sette o otto mesi. È stata questa una delle principali cagioni per cui non si sono potute compiere quelle linee così sollecitamente, come era intenzione della Camera e del Ministero, ed in conseguenza i fondi assegnati in ciascun anno alle opere stradali della Sardegna non si sono potuti interamente spendere. Senza riprendere in esame lo stato in cui trovavansi i lavori di queste strade negli anni antecedenti, basti osservare presentemente che i residui a tutto l'anno 1868 di fondi stanziati e non ancora impiegati sommano a lire 1,672,000; che adesso col bilancio 1869 si stanzierebbero in aggiunta 700,000 lire, quindi si avrebbe un fondo disponibile per tutto l'anno di lire 2,372,000.

Dal mese di gennaio a tutto aprile si sono già spese lire 418,000, e trovansi a quest'ora impegnate per opere in corso lire 2,016,000; cosicchè gl'impegni per l'esercizio corrente ammonterebbero a lire 2,434,000.

Credo però che sarà alquanto difficile di potere spendere interamente tutta questa somma avanti la fine dell'anno corrente. Sarebbe desiderio del Ministero di potere rientrare, per l'esecuzione delle strade di Sardegna, nei limiti prescritti dalla legge del 1862, coll'accelerare di più quei lavori; ma, come ho detto prima, la malaria di alcune parti dell'isola ed altri incidenti hanno fatto sì che i lavori siano sempre rimasti in ritardo.

Quanto alle strade comunali nella Sardegna, delle quali pure l'onorevole Garau ha chiesto che sia promossa l'esecuzione coi sussidi da fornirsi ai comuni, a tenore della nuova legge 30 agosto 1868 sulla costruzione obbligatoria delle strade comunali, dirò che per potere assegnare ai comuni...

GARAU. Non ho detto questo.

PASINI, ministro pei lavori pubblici.... quei sussidi è necessario il concorso dei comuni; è necessario che questi adempiano, dal canto loro, alle prescrizioni di quella legge e si pongano in istato di poter partecipare al sussidio. Pochi comuni fin qui hanno saputo o potuto fare quanto loro spetterebbe.

GARAU. Domando la parola.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero dunque ritiene che pel corrente anno, per non assegnare fondi che non sia dato di poter ispendere, possa bastare lo stanziamento nel bilancio, per questo capitolo, della somma di 700 mila lire, salvo l'accrescere molto di più gli assegnamenti negli anni futuri, quando effettivamente colle spese tutti i fondi assegnati siano erogati.

Prego i signori deputati, particolarmente della Sardegna, a voler prendere in considerazione anche le condizioni non molto felici in cui trovansi le nostre finanze; per cui, quanto è giusto e necessario di assegnare i fondi in tempo per i lavori che possono essere eseguiti, altrettanto è superfluo ed inopportuno di volerli assegnare per l'esercizio di un anno entro il quale quei lavori non possono certamente essere eseguiti.

Farò anche osservare che la spesa necessaria per compiere la rete stradale della Sardegna, comprese le opere in corso, si calcola che possa essere approssimativamente di lire 19,001,149; che i fondi a disporsi, compreso il residuo al 1° dicembre 1868, ascendono a lire 14,842,000, e che ne risulterebbe la deficienza di lire 4,159,149.

Il Ministero dunque, nell'atto che prende l'impegno di dare successivamente la precedenza alla costruzione delle linee più importanti, a quelle cioè che attraversano le regioni più popolate e le campagne più ubertose, eppure che rannodano i più importanti ed opposti punti del litorale, come sono appunto la linea centrale fra Cagliari e Terranova, quella della Marmilla e quella da Alghero a Bosa, da Tempio alla Maddalena e da Nuoro a Lanusei, si riserva di proporre a suo tempo al Parlamento la spesa supplementare che risulterà necessaria per il compimento di tutta la rete.

Io poi pregherei gli onorevoli deputati che hanno preso la parola di attendere che la Commissione d'inchiesta, che ha fatto recentemente un esame accurato sulle condizioni della Sardegna, abbia presentato alla Camera il suo rapporto, del quale io non conosco finora in alcun modo le conclusioni, ma saranno certo interessantissime e tali da illuminare pienamente la Camera anche sullo stato della rete stradale della Sardegna, e sulle misure che si dovranno prendere perchè quella rete abbia il suo sollecito compimento. Intanto io crederei che ogni ulteriore discussione a tale riguardo possa in questo momento reputarsi, quasi direi, inopportuna.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Asproni.

ASPRONI. Mi rincresce che non sia presente l'onorevole mio amico Depretis presidente della Commissione d'inchiesta: egli avrebbe potuto con maggior autorità e assai meglio di me fare la parte che io sono costretto di supplire. Desidererei anche che qualcuno dei membri della Commissione facesse il dovere suo e dicesse al Ministero ed alla Camera quello che ha veduto e quali sono le necessità del paese, specialmente per le strade.

Io so che l'onorevole Depretis andò al Ministero dei lavori pubblici per esortare lo stesso Ministero a collocare l'intera somma fissata dalla legge per l'ultimazione delle strade. Io l'ho accompagnato sino alla porta, ed egli mi ha raccomandato che noi deputati

della Sardegna stessimo attenti nella Camera per esortare Ministero e Camera a non accettare la economia proposta dalla Commissione perchè vi era l'urgentissima necessità di finire quelle opere.

Il signor ministro ci allega la malaria; ma per amor di Dio non ne parliamo più di questa malaria della Sardegna, quando abbiamo tante altre parti d'Italia dove l'aria è molto più micidiale che non sia quella della Sardegna. Eppure non si allega mai per non ultimare le opere pubbliche. Non si parla che della Sardegna. Questo è un mal vezzo antico della burocrazia, che mette simili ragioni in bocca del signor ministro, che non ha piena conoscenza del nostro passato.

Consideri la Camera che fatalità pesi ancora sulla Sardegna.

Per le altre parti si decretano strade rotabili e strade ferrate; si andrà dal più al meno celermente od a rilento nell'eseguirle; ma intanto queste opere si fanno. Per la Sardegna tutto va in oblio, tutto si mistifica, mai si finisce. E poi ci si dice che le somme votate non si possono spendere. Ah! dite piuttosto che non le volete spendere!

Ma questo pretesto serve a niente; quest'asserzione che i danari non si possono spendere è troppo discreditata, e nonpertanto si ripete sempre. Rammento che nel 1862 si diceva, discutendo la legge che decretava questa dotazione di strade rotabili per la Sardegna, e si sosteneva che era impossibile di potere spendere in Sardegna, nella costruzione delle strade, ogni anno, più di un milione e mezzo. E rammento pure che, pochi mesi dopo, quando si decretò la costruzione delle strade ferrate di Sardegna, non si aveva più difficoltà di spendervi 5, 6 e 10 milioni all'anno. Difatti, nel breve tempo che si lavorò, non si ebbe difficoltà di spendere quanto si è voluto; vedete dunque che anche 3 o 4 milioni all'anno si potevano spendere, volendolo, per compire questa rete così sospirata delle strade rotabili, per le quali la Sardegna aveva fatti per più di un secolo dei sacrifici di milioni e milioni, senza poterle ottenere mai, fino a che sono state decretate sotto il regno della libertà. Parlate chiaro, manifestate senza velo la poca volontà di spendere, e non il pretesto dell'impossibilità.

Dirò ancora una cosa. Io rammento come si procedette in ordine a queste strade. Quando venne la distretta della fame, quando si costituirono in Sardegna i comitati della fame, noi deputati dell'isola ci presentammo tutti al Ministero, presieduto allora dall'onorevole barone Ricasoli, per domandare che si riattivassero i lavori, e che non si soprassedesse dalla costruzione delle strade, almeno per la somma che era stanziata in quell'inverno di penuria. Ebbene, il Ministero allora consentiva, faceva premura. Ma credete voi che si sia potuto fare alcuna cosa? Tutto fu di nuovo intralciato; mancavano i progetti. Il Genio civile non

aveva preparati i suoi studi. Quegli ingegneri si erano occupati dei lavori comunali, per cui ricevevano paga a parte.

Ma ora non può addursi neppure questa scusa colpevole; i disegni, i piani dei lavori ci sono, e da qualche tempo. Dopo gli eccitamenti ricevuti in ogni maniera, il Genio civile ha compiuti gli studi per tutte le somme che domandiamo.

Signori, non conviene fare economie nel bilancio, che è la fonte della vostra produzione, nelle opere che sono l'unica risorsa colla quale potete far cosa utile alle finanze col rendere le popolazioni in grado di pagarvi i tributi specialmente in Sardegna. La Sardegna, badate bene, contribuisce a tutte le opere del continente, ed è tassata non in proporzione dei veri e reali redditi suoi, ma come vi riferirà la Commissione d'inchiesta che avrà toccato con mano quali gravzze pesano su quelle afflitte popolazioni.

E paghiamo per i sussidi a tutte le strade ferrate, a tutte le convenzioni. Ma quando si viene a rendere giustizia alla Sardegna, e ad eseguire una legge che non si può violare se prima non è abrogata per altra legge, allora allegate che bisogna fare delle economie. Dite piuttosto che non volete spendere. Io dico al signor ministro che questa non è nè giustizia, nè umanità; e spero che la Camera e che il ministro, meglio illuminati dalla stessa Commissione d'inchiesta, consentiranno di inscrivere nel bilancio la somma totale che noi domandiamo, non a titolo di concessione o di favore, ma con la legge alla mano, ed a nome dei diritti e delle supreme necessità della Sardegna.

L'economia ci pregiudica non solo per il presente anno, ma eziandio per l'anno venturo. È già presentato il bilancio del 1870, e le 800 mila lire sono sparite. Questa cosa non è tollerabile, e non è facile immaginarsi qual triste effetto e quale dolorosa impressione farà nella Sardegna se voi non riparate col vostro voto solenne quest'ingiustizia.

TENANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sineo.

SINEO. Io credo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici che si debba avere sommo riguardo alle condizioni attuali del nostro bilancio; ma, quando si tratta di fare risparmio di spese, mi pare che bisognerebbe distinguere le spese produttive da quelle che non lo sono. Fra le spese produttive io pongo in primo grado le stradali, specialmente nelle provincie sarde, ove sono tuttora così imperfetti i mezzi d'interne comunicazioni. Alla Sardegna si sono imposti immensi sacrifici per la sua ferrovia; mi lusingo che il Governo se ne occupi, e che il Parlamento sarà messo fra non molto in grado di assicurarne finalmente la tanto sospirata costruzione. Ma, signori, a che servono le ferrovie quando non ci sono le strade carrettiere? Io ritengo che il signor ministro è stato male informato

quando ha creduto che fosse dovuto alla malaria l'essersi ritardato di tanto i lavori che erano ordinati. Dalla relazione della Commissione d'inchiesta saranno messe in chiaro le vere cagioni. Del resto, supponendo che la malaria impedisca per alcuni mesi i lavori, questi si possono raddoppiare negli altri mesi. Non si tratta d'un edificio che bisogna principiare dalle fondamenta e portare sino ai tetti; si tratta di strade sulle quali si può lavorare per una grande estensione. Se si raddoppia il lavoro nel tempo in cui si può lavorare, si giungerà sempre allo stesso risultato. La ragione addotta è dunque evidentemente futile: ben altre sono le cagioni. Del passato oggi è meglio non parlare, provvediamo all'avvenire, e facciamo in modo che il Ministero possa portare tutta la sua attenzione, tutta la sua attività nell'esecuzione d'una legge che è già sancita, e per cui in Sardegna le strade dovrebbero già essere a buon punto. Alle passate trascuranze si potrà rimediare in un tempo non lungo se si adotta l'assegnamento conforme alla legge.

GARAU. Sarò molto breve. La risposta del ministro si chiude in due parole. Egli allega che non si potè spendere la somma fissata a cagione della malaria e del difetto di braccia.

Prego il signor ministro d'attendere alle mie parole.

Se il Ministero avesse fatto gli studi, se avesse aperto gli appalti e questi fossero andati deserti, egli potrebbe avere una ragione di dire che non si è potuto spendere un milione e mezzo all'anno: ma come mai può dirlo quando questo non fu fatto? Nel 1867 il Ministero venne a chiedere tra le spese maggiori la somma di 800,000 lire per le strade della Sardegna. Qual era la ragione di questa domanda? Era l'essersi speso molto più di un milione e mezzo. Sia il Ministero persuaso di ciò che gli dicono i deputati sardi: se la Camera volesse spendere cinque milioni per le strade nazionali in Sardegna, cinque milioni si potrebbero spendere in un anno, perchè i lavoratori vengono dal continente a migliaia. Dunque non tema; s'egli avrà buona volontà di spendere il meno che si è speso negli anni addietro, egli certamente potrà spenderlo nella prossima campagna autunnale e negli anni avvenire.

Dopo queste mie parole, io credo che avrà una profonda convinzione d'essere stato a questo riguardo assai male informato; solleciti gli studi, apra in tempo gli appalti, divida questi in molti lotti per eccitare la concorrenza, e toccherà con mano che nell'isola si può impiegare annualmente qualunque maggiore somma si voglia.

MACCHI. Il mio amico Asproni potrà facilmente persuadersi che i membri presenti della Commissione d'inchiesta non avevano bisogno d'essere richiamati da lui al proprio dovere, se essi avessero creduto dover loro di prendere l'iniziativa in questa discussione, anzichè

lasciarne l'onere ai membri della deputazione sarda; salvo ad intervenire più tardi a rendere testimonianza della verità delle cose da essi manifestate.

Io qui non posso parlare a nome della Commissione d'inchiesta; imperocchè essa si è bensì fatto un dovere di attendere colla massima sollecitudine, e non senza qualche sacrificio, a studiare il più accuratamente ed il più coscienziosamente possibile i bisogni della Sardegna; ma, sinora, essa si è limitata a prendere le note che erano necessarie là sul luogo, per venire qui ad una conclusione, la quale finora non venne formulata. L'onorevole Asproni è uso agli studi ed ai lavori parlamentari, e sa che quando si vuol fare cosa seria ed accettabile non si può progredire con quella rapidità che sarebbe nel desiderio suo, non solo, ma nel desiderio comune.

Adunque, non a nome della Commissione d'inchiesta, ma come deputato che ebbe la fortuna di poter visitare quel così interessante paese, debbo, per amor del vero, dichiarare alla Camera che evidentemente ed a prima vista salta all'occhio la necessità di farvi le strade. Da tutte parti da quelle popolazioni non s'intende altro voto nè altro reclamo più vivo di quello di avere strade, istruzione e sicurezza.

È presto fatto ad immaginare come una regione tanto vasta e per natura tanto ricca debba soffrire quando è condannata a vedere deperire con danno proprio non solo, ma con danno di tutto lo Stato, i molteplici frutti del ferace suo suolo, i quali troppo spesso cadono a terra e marciscono per mancanza di mezzi di comunicazione; mentre poi molti patiscono per inedia e per fame. Ciò essendo, e per non insistere più oltre in una cosa che a me sembra di tanta evidenza, finisco dicendo che mi piace d'aver resa questa testimonianza alla verità delle cose, e mi limito a pregare la Camera ad adottare la proposta integrale della spesa stabilita per legge per il compimento delle strade comunali e nazionali della Sardegna. Imperocchè bisogna considerare anche quest'altra circostanza: che i Sardi, tra le molte cose di cui si lamentano, a ragione od a torto (non è questo il momento di giudicarlo), vi è questa, che per loro le leggi o non si fanno, o se le si fanno, non vengono poi eseguite. La Sardegna crede che questa legge del 1862, riguardante le sue strade, segni un'epoca di redenzione per l'isola, ed il presidente della Commissione d'inchiesta ebbe molti plausi e molte testimonianze di riconoscenza per averla proposta.

Le ragioni addotte dal signor ministro, per quanto siano speciose, non valgono, dunque, ad impedire che la legge venga letteralmente ed integralmente eseguita.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe adesso all'onorevole Serpi, ma mi immagino che si vorrà sentire un altro commissario d'inchiesta. L'onorevole Tenani ha la parola.

TENANI. Duolmi che sia assente l'onorevole Depretis,

il quale presidente della Commissione d'inchiesta, il quale avrebbe certo portato su questo argomento l'autorità della sua voce e della sua esperienza per patrocinare le cose sostenute dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto.

Signori, io ho avuto l'alto onore di far parte della Commissione d'inchiesta sulle condizioni morali, civili e politiche della Sardegna: le strade, senza dubbio, sono la necessità, anzi la vita di quell'isola.

Ora, io non comprendo perchè, dopo che il Parlamento nel 1862 ha votato una legge, in forza della quale ogni anno sul bilancio debba stanziarsi un milione e mezzo, in quest'anno noi dobbiamo vedere ridotta questa somma di un milione e mezzo a 700,000 lire.

Noi abbiamo dovuto persuaderci, e la Camera se ne persuaderà pure, quando avrà sott'occhio tutti i documenti che la Commissione d'inchiesta le presenterà, noi abbiamo dovuto persuaderci, io diceva, che gli ufficiali del Genio civile in Sardegna, ai quali mi giova rendere pubblica testimonianza di lode, hanno preparato dei progetti di strade per somme di ben lunga maggiori del milione e mezzo; per la qual cosa io, nel perorare la causa dei Sardi, che per me è certamente causa italiana, non faccio altro che perorare la causa della giustizia, e prego la Camera a voler inscrivere nel bilancio la somma prescritta dall'articolo 5 della legge 27 luglio 1862.

Signori, non si tratta di rendere una grazia alla Sardegna, si tratta soltanto di mettere in esecuzione una legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Serpi ha facoltà di parlare.

SERPI. Le parole degli onorevoli membri della Commissione d'inchiesta agevolano tutto ciò che io volevo dire.

Abbiamo sentito che qui non si tratta di fare inscrivere una nuova somma, ed approvare in tal modo il bilancio dello Stato, ma di riportare una somma stata eliminata e che doveva essere iscritta in tutta la sua interezza, in seguito ad una legge.

La questione dunque si restringe all'osservanza di una legge che il Ministero è obbligato ad eseguire.

Nè vale il dire che non si possa eseguire a causa della malaria. Sarebbe questa una buona ragione quando i fatti avessero dimostrato che questa cifra di un milione e mezzo non si è mai potuta spendere negli anni precedenti; ma siccome un tal fatto non sussiste, si deve conchiudere che non dalla malaria deriva la riduzione proposta dal Ministero e dalla Commissione, ma da altro motivo che la Camera non deve per atto di giustizia accogliere.

Mi rincresce poi di dovere contraddire il mio onorevole amico Garau, perchè, avendo sentito dall'onorevole Tenani che vi sono studi per 1,600,000 lire circa, egli voglia sostenere che studi non vi sono. Ciò che manca è la buona volontà e l'energia decisa di volere

eseguire la legge votata dal Parlamento. Io sono persuaso che l'onorevole ministro, trattandosi dell'esecuzione di una legge, non si ricuserà ad accettare la nostra proposta, e perciò non aggiungo altro.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io voleva fare un'osservazione, ma in parte sono stato prevenuto dai preopinanti. Mi rimane soltanto da aggiungere che la legge è del 1862, e che l'eccezione addotta dall'onorevole ministro non può aver fondamento, inquantochè dal 1862 in poi è incredibile o almeno è ben singolare che gli uffizi del Genio civile non abbiano provveduto a nulla. Nei primi due anni era certamente impossibile o molto difficile lo spendere le somme decretate, perchè i progetti mancavano; ma oggi non è così. Io so benissimo quel che accennava uno dei preopinanti, che cioè gli uffizi del Genio civile in Sardegna si occupano talvolta di fare progetti per le amministrazioni comunali, per i quali progetti sono poi retribuiti dai comuni, e così fanno anche una concorrenza agli ingegneri che esercitano per loro conto.

Ora sarebbe ben doloroso che gli uffizi del Genio civile, mentre trovano il tempo di occuparsi per i comuni, non adempissero poi all'obbligo che loro incombe di preparare in tempo i progetti necessari per il Governo; epperò non posso a meno di appoggiare le domande degli onorevoli preopinanti, ed invocare che sia eseguita la legge del 1862, perchè altrimenti, mentre da una parte si è orgogliosi di aver accordato alla Sardegna tutte quelle opere, al momento poi di discutere il bilancio si verrebbe a distruggere tutto quello di cui si è menato vanto.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Michelini.

MICHELINI. Io mi credo tanto più in debito di sostenere la proposta dei deputati della Sardegna in quanto che nel Parlamento subalpino (lo dichiaro francamente ora, come l'ho dichiarato allora) ho votato contro le strade ferrate di quell'isola.

Sembravami che le condizioni economiche di essa non fossero tali da richiedere la costruzione di così dispendiosi mezzi di comunicazione; sembravami che in Sardegna non fossero nè una popolazione abbastanza ricca, nè merci abbastanza abbondanti da compensare i sacrifici che si devono fare per la costruzione di strade ferrate.

Per verità, se avvi un paese, il quale meno abbisogni di strade ferrate, questo paese è la Sardegna; un'isola stretta stretta e lunga, un'isola, in cui molti sono i seni, ed è circondata e toccata in quasi tutti i suoi punti da una strada ferrata la quale costa niente.

Questa strada ferrata è il mare, sul quale i trasporti sono facili ed a buon prezzo.

Ma ciò di che la Sardegna ha sommo bisogno è di strade ordinarie, le quali facilitino il trasporto delle merci dall'interno dell'isola ai porti di mare.

Già un'utilissima strada fu fatta, 25 o 30 anni or sono, dall'uno all'altro capo dell'isola. Questa strada che percorre la Sardegna per tutta la sua lunghezza, fu costruita sotto la direzione di un uomo egregio, dell'amicizia del quale mi onoro, l'ingegnere Carbonazzi, che non dubito punto di proclamare benemerito della Sardegna.

Dopo d'allora altre strade traversali furono fatte, ed io non mi oppongo che altre strade e ponti si facciano ancora, perchè in questo io vedo la vera prosperità della Sardegna.

Valga questa dichiarazione a riconciliarmi la benevolenza dei Sardi, ed a farmi perdonare se ho creduto dover votare contro le ferrovie della loro isola.

MONTI CORIOLANO, relatore. Alla Commissione generale del bilancio non poteva essere naturalmente ignoto l'articolo 5 della legge 27 luglio 1862, che testè è stato ricordato.

Per quest'articolo, è indubitato che alla rete delle strade nazionali della Sardegna è attribuito lo stanziamento annuale di un milione e mezzo di lire. In conseguenza, ogni stanziamento che si scosti da questa cifra, molto più discostandosene in senso di diminuzione, a prima giunta non pare da potersi ammettere; pare anzi qualche cosa che leda la legge promulgata. Ma la Commissione, sui documenti stampati nel bilancio dei lavori pubblici, a pagina 31, dovette riconoscere che, salva l'eccezione delle lire 700,000 per l'anno 1869, in tutti gli anni anteriori, dal 1862 al 1868, lo stanziamento prescritto dalla legge che statui la rete delle strade in Sardegna venne osservato, intanto che pei sette anni trascorsi dal 1862 al 1868 furono stanziare lire 10,500,000.

Era agevole quindi, sull'esempio di questi fatti, che la Commissione non accettasse la diminuzione proposta dal Ministero, ed iscrivesse la tangente annuale di un milione e mezzo.

Ma la Commissione medesima al certo non poteva non avvertire altre circostanze che è debito mio di far presenti alla Camera. La prima circostanza si è che dai dati testè citati del bilancio dei lavori pubblici, stampati a pagina 31, risulta che per qualsiasi ragione, ragione che io non intendo di approvare nè di difendere, è un fatto però che, durante il 1869, colle lire 700,000 proposte di stanziare, si ha un fondo disponibile di 3,151,000 lire.

Ripeto che per la Commissione non giova indagare perchè questo stagnamento di fondi sussista...

ASPRONI. Meriterebbero un processo criminale.

MONTI CORIOLANO, relatore... ma, dacchè sussiste, alla Commissione sembrò che uno stanziamento maggiore potesse, per avventura, non riuscire proficuo, e non far altro che impinguare il bilancio per l'anno corrente.

In quest'osservazione la Commissione dovette anche venire, inquantochè non poteva mai perdere di vista

(come in altra circostanza ho creduto mio dovere di far presente) che bisognava andare molto guardinghi rispetto ad aumenti, atteso principalmente che per il Ministero della guerra e della marina aumenti notevoli erano indispensabili; e tanto indispensabili che furono riconosciuti dal plenario voto della Commissione generale, che profondamente studiò la materia, e, successivamente, dal voto dell'intera Camera.

Ora dunque, se si trova un motivo per cui in questo anno si possa in certo modo scusare la diminuzione alla tangente voluta dalla legge, oggi proposta dal Ministero, sembrò alla Commissione circostanza opportuna da accogliere, non senza per altro apporci quel rimedio che credeva delle sue attribuzioni e delle sue facoltà; il rimedio voglio dire della terza proposizione che si legge alla pagina 51 del rapporto.

ASPRONI. È una vergogna!

PRESIDENTE. Non interrompa.

MONTI CORIOLANO, relatore... colla quale la Commissione invitava la Camera a far conoscere al Ministero come in verità non potessero ammettersi, nè potesse passarsi sopra a degli indugi o a dell'arretrato nell'eseguimento di lavori pei quali i fondi erano stabiliti in bilancio per precedenti leggi.

Su questa proposizione torneremo fra breve, quando, secondo l'intelligenza presa coll'onorevole signor presidente, sarà mio dovere ricordarla; ma intanto la Camera può avere assaporato dalla discussione un motivo non tenue nè di poco rilievo, per cui la Commissione fu tratta a fare quella proposizione.

Allo stato bensì delle cose, all'epoca in cui siamo giunti, con il fatto constatato e sicuro che pure restano 3,151,000 lire da spendere, a me parrebbe che (lungi dal contrastare alla proposta che è stata testè mossa dagli onorevoli deputati della Sardegna, anzi facendomi a riconoscere e da parte mia e da parte della Commissione che le loro ragioni sono molto fondate, inquantochè appunto sono basate sulla legge) potremmo limitarci pel 1869 alle 700,000 lire, mentre anzi di più potrebbe riuscire al dì d'oggi inopportuno e superfluo; e potremmo intanto prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole signor ministro...

ASPRONI. No, no!

MONTI CORIOLANO, relatore... in quanto propone e promette di reintegrare le 800 mila lire residuali nell'esercizio venturo 1870, unitamente al milione e mezzo di tangente che stabilisce la legge. In questo modo parrebbe a me che il valore della legge stessa sarebbe rispettato, e che gli interessi della Sardegna non verrebbero altrimenti defraudati.

SERRA LUIGI. Non faccio che rettificare alcune delle ultime espressioni dell'onorevole relatore della Commissione. Egli dice che in questi ultimi anni si sono spesi da circa 10 milioni per le strade della Sardegna. Io risponderò a lui, e nello stesso tempo anche al signor ministro dei lavori pubblici, con la lettura di un brano

di documento che certamente non potrà riuscir sospetto nè al relatore, nè al ministro, nè a veruna parte della Camera. Non è la malaria, come diceva testè il signor ministro, che può servire di buon pretesto per tirare troppo in lungo la sistemazione della rete ferroviaria della Sardegna, decretata fin dal 1862 dal Parlamento. Se si parla della malaria della Sardegna, pregherei all'occorrenza il signor ministro di parlare anche della malaria di altre provincie. Ecco intanto cosa dice il documento:

« L'ostacolo proviene dagli studi che si vogliono fatti da ingegneri, e riveduti ed approvati dagli ingegneri del Genio civile, i quali sublimansi troppo nel concepimento dei lavori, e non si abbassano ai mezzi disponibili e alle diverse località. Qui è il caso di dire che l'ottimo è nemico del bene. Un ingegnere d'ingegno che volesse dedicarsi agli studi delle strade, massime dei luoghi montagnosi, dovrebbe farsi carico dei mezzi di cui si può disporre. Si sa, e lo ritenga e lo noti il signor ministro, si sa che in Francia ed in Lombardia, che pure sono paesi ricchi, le strade si fecero sino a lire tre, quattro e cinque per metro, mentre quelle della Sardegna si pagarono venti, e fino venticinque lire per metro.

« Sta qui la difficoltà, ed è qui che io richiamo l'attenzione specialmente del signor ministro dei lavori pubblici, acciocchè raccomandi agli ingegneri di mettersi a livello dei tempi e delle diverse potenze, di lasciare l'uso dei grandi piani, e contentarsi invece di disegnare le strade in modo da farle coincidere specialmente colla ferrovia, la quale da oggi a domani potrà avere finalmente la sua effettuazione anche per la Sardegna. »

MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro degli affari esteri. Che documento è quello che testè ha letto, onorevole Serra?

SERRA LUIGI. Una pubblicazione per conto del Ministero d'alcuni anni fa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Asproni.

ASPRONI. Volevo solamente prendere atto delle dichiarazioni del relatore, che, cioè, non si spesero i danari decretati per legge, e che vi sono più di due milioni di residui. E mi basta.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Garau, Serra Luigi ed altri, come ha già inteso la Camera, propongono che per le strade nazionali della Sardegna sia reintegrata l'intera somma di un milione e mezzo portata dalla legge del 17 febbraio 1862.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Non posso che ripetere ciò che ho già detto al principio di questa discussione, vale a dire che troverei legittima la domanda dei deputati della Sardegna d'inserire nel bilancio del 1869 la somma determinata per le strade ordinarie della Sardegna nella legge del 1862; ma che, stando il fatto, che non è da alcuno negato, che cioè vi

sono fondi disponibili nell'anno corrente per due milioni e mezzo circa, e che già si sono incontrati impegni per spendere questi due milioni e mezzo dentro l'anno, credo sia affatto inopportuno e superfluo l'aggiungere alcuna somma alle 700,000 lire già stanziata, e che invece sia da ritenersi, fino da questo momento, che nel bilancio del 1870 si debba reintegrare tutta la somma mancante, in conformità alla legge 27 luglio 1862, cioè tanto il residuo dell'anno presente, quanto la somma già determinata per l'anno 1870.

Quanto all'accusa fatta al ministro di non avere eseguita esattamente la legge del 1862, io debbo dire che di questo fatto sarebbe in certo qual modo responsabile anche la Camera, perchè è sempre la Camera che stanziava i fondi di ciascun anno senza uno stretto riguardo alla legge del 1862.

Io non conosco abbastanza in questo momento tutti i dettagli amministrativi degli anni trascorsi dopo il 1862 fino al 1868 per poter rispondere in particolare delle cause che possono avere ritardata la costruzione delle strade sarde.

ASPRONI. Glielo dirà la Commissione.

PASINI, ministro per i lavori pubblici. La Commissione me le dirà sicuramente. Non è esatto però quanto ha detto l'onorevole Asproni che l'onorevole Depretis è venuto al Ministero per abboccarsi con me... (*Interruzioni del deputato Asproni*)

PRESIDENTE. Ma, santo Dio! non interrompa. Lei vuol troppo bene al suo paese. (*Si ride*)

PASINI, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole Depretis sarà stato al Ministero, ma non è stato da me; nè, benchè abbia avuto l'onore qualche volta d'intrattenermi con lui, ho mai parlato con esso relativamente alla Sardegna, ed io sto sempre aspettando con molto interesse la relazione, che sta per presentare la Commissione d'inchiesta, la quale certamente getterà molta luce sulle condizioni civili ed economiche della Sardegna.

ASPRONI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale.

PASINI, ministro per i lavori pubblici. Non v'è niente di personale. Ella ha negato che vi sia la malaria in alcune parti della Sardegna, ed io non mi allungo momentaneamente a provare che la malaria esiste in quell'isola, ed ebbe una influenza sul ritardo dei lavori stradali.

Adesso siamo in una discussione di bilancio e dobbiamo determinare se alle lire 700,000 già comprese in questo bilancio si debbano aggiungere altre 800,000 lire per servire ai bisogni di quest'anno. Io sostengo che non sono necessarie, e che potranno invece essere assegnate nel bilancio del 1870.

Pregherai quindi la Camera di tener ferma la proposta del relatore.

ASPRONI. L'onorevole ministro pare che revochi in

dubbio l'affermazione da me enunciata che l'onorevole Depretis si era recato al Ministero dei lavori pubblici...

MEVABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri. Ha detto che non era andato a vedere il ministro; non contestò che sia andato al Ministero.

ASPRONI. Avrò trovato il segretario generale. Avverta poi il signor ministro che lo stanziamento di questa somma in bilancio non fa male nè a lui nè al paese, perchè se sarà vero che non si potranno spendere tutte le somme in quest'anno (il che non ammetto assolutamente) figureranno nei residui per l'anno venturo; ma certo è che se si vorranno spendere, si potranno spendere anche somme maggiori. Ma, anche data la ipotesi che non si possano consumare in questo anno, si potranno benissimo spendere nell'anno venturo, e invece di spendere un milione e mezzo, si spenderanno due milioni con beneficio del paese. Quello che importa è di supplire quello che non si è fatto nel passato.

Ha da sapere il signor ministro che tutte le rovine delle strade della Sardegna, avvenute per colpa di cattive costruzioni, furono riparate dal fondo destinato a queste benedette strade. Mi contento di accennarlo, per tornarvi al tempo suo quando la Commissione d'inchiesta ci farà la sua relazione, e la discuteremo.

PRESIDENTE. L'onorevole Serpi ha la parola; ma mi sembra che la causa sia già stata patrocinata abbastanza.

SERPI. È una semplice domanda che io voglio fare al signor ministro.

Egli ha detto che non è per colpa del Ministero se la somma non si è potuta spendere nella proporzione portata dalla legge, e ne addebita quasi la Camera.

PASINI, ministro per i lavori pubblici. Ho detto che i rimproveri non si debbono solo rivolgere al Ministero.

SERPI. Insiste poi nell'opinione di esser impossibile che si possa spendere il milione e mezzo da noi chiesto; ma se non si può spendere, io domando: perchè il ministro, quando ha presentato il bilancio del 1869, ha portato 1,500,000 lire? Il ministro che proponeva questa somma era il ministro Cantelli; e certamente quando la proponeva doveva avere la convinzione che si poteva spendere.

La vera causa la dirò io, ed è che si volevano fare delle economie, e queste economie farle poi cadere, come sempre suol farsi, sui mansueti, sui deboli, sulla Sardegna.

CANTELLI, ministro per l'interno. Io darò facilmente le spiegazioni che desidera l'onorevole deputato Serpi, che d'altronde saltano agli occhi di chiunque abbia pratica del modo con cui si presentano e si discutono i bilanci.

I bilanci per 1869 furono presentati nel febbraio del 1868, e quindi dovettero essere compilati nei primi

giorni di quell'anno. È ben naturale che, venendo discussi nel maggio del 1869, non rispondano più precisamente alle previsioni sulle quali vennero compilati, essendosi prodotte circostanze che hanno modificate talune condizioni di fatto.

Questo è precisamente quanto è accaduto per le strade della Sardegna. L'iscrizione in bilancio della somma di un milione e mezzo per queste strade attesta appunto l'interessamento che il Ministero dei lavori pubblici pone a far sì che i lavori procedano il più sollecitamente possibile; ma quando il Ministero, in fine del 1868, ha dovuto accorgersi che non tutta la somma stanziata per quell'anno si era potuta spendere, e che era impossibile impiegare il residuo della somma del 1868 in aggiunta allo stanziamento del 1869, ha necessariamente dovuto diminuire l'assegnamento.

Questa e non altra è la ragione della differenza che si trova fra il bilancio del 1869 e l'appendice presentata al bilancio stesso.

Io quindi non credo si possa mettere in dubbio che il Ministero ha sempre fatto quanto ha potuto perchè questi lavori procedano alacramente: ma chiunque ha cognizione delle difficoltà che incontrano i tracciamenti di strade, principalmente nelle regioni montuose, chi non ignora tutte le difficoltà che si fanno sorgere dai diversi paesi, onde la strada passi piuttosto da un luogo che da un altro, chi conosce le numerose rimostranze che si muovono dalle deputazioni per far cambiare i tracciati già formati, in modo da far molte volte sospendere l'accollo dei lavori, chi, dico, vorrà maravigliarsi se i lavori delle strade della Sardegna non hanno proceduto con tutta quella sollecitudine che dapprima si poteva sperare?

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Gli onorevoli Garau, Serpi, Serra Luigi ed altri propongono che sia reintegrata in questo capitolo 62 la somma di 1,500,000 lire.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata; e dopo prova e controprova, è adottata.)

Capitolo 63. *Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali di Sicilia, legge 11 agosto 1867 (Spesa ripartita) lire 1,000,000.*

BERTOLAMI. Signori! Avverso, com'io sono, a quanto nuoce all'economia del tempo in quest'aula, pensando che è moneta dei contribuenti, anzi tratto da lungo tempo al silenzio dalla inabilità mia ad accomodarmi alla condizione singolare fatta dai partiti alla Camera, e dalla impossibilità di giovare al paese da un'Assemblea politica con convincimenti e propositi individuali, non prenderei oggi la parola in questa eterna discussione del bilancio dei lavori pubblici (che ha minacciato veramente la Camera dei lavori a vita!) se non mi muovesse il desiderio di risparmiare alla Camera e

al ministro dei lavori pubblici una interpellanza che avrei dovuto fare da qualche tempo.

Per parte mia bramo non lontano il giorno in cui la Camera saldamente costituita non consenta nella discussione dei bilanci altre osservazioni che quelle derivanti dalla inosservanza delle leggi e degli organici vigenti.

Per tutt'altre discussioni, a giudizio mio, il minor male possibile è la sterilità, cioè a dire, la nessuna conclusione. Ma della inosservanza delle leggi non si può dolere abbastanza chi intende davvero l'essenza e lo scopo delle libere istituzioni, i bisogni del presente e dell'avvenire del paese.

Signori, si è tante volte osservato che una delle basi più sicure della nostra unità nazionale si è la parità di condizioni fra le varie provincie che compongono lo Stato. Eppure, signori, finora questa disparità è tale che per certi rispetti non credo sia maggiore fra l'Italia ed altre nazioni. Si è ripetuto e ricantato in tutti i toni (e oggi anche a proposito delle strade della Sardegna) che nostra precipua cura dev'essere il provvedere all'agevolezza e alla rapidità delle comunicazioni stradali. E in verità, o signori, le strade sono le armi migliori a combattere la superstizione, la miseria, la barbarie d'ogni specie. Ma intanto agli sforzi che si sono fatti all'uopo, grandi, anzi grandissimi, non corrispondono finora i frutti raccolti, segnatamente nelle vie a ruota, senza le quali le ferrovie non sarebbero che opere infeconde e di mero lusso.

Mi occorre infatti sul proposito di chiamare l'attenzione della Camera sopra un fatto tale d'inosservanza delle leggi, che non è solo lagrimevole, ma incredibile.

Il primo Parlamento italiano fu sollecito di dotare, come si disse, di una rete di strade nazionali la Sicilia, quell'isola derelitta di ogni aiuto civile sotto la signoria, non mai detestata abbastanza, dei Borboni. Quella rete di strade nazionali ebbe il suo compimento in un'altra legge che fu presentata e votata nel 1866.

Ebbene, o signori, mi duole dichiarare alla Camera che nessuna di queste leggi, ch'io mi sappia, ha ottenuto, sin oggi, pieno adempimento in alcuna parte della Sicilia. Invoco più particolarmente la considerazione della Camera sopra un contratto che per cinque tronchi importantissimi delle vie nazionali siciliane fu concluso nel 1864 fra il Governo ed un francese imprenditore, il conte Latour de Breuil. Non dissimulo che ostacoli anche locali abbiano antecedentemente attraversato l'imprendimento di quei lavori. Amo il vero, quel vero che non adula nè individui, nè moltitudini, nè regioni. Ma furono appunto quegli ostacoli che spinsero il Governo al contratto accennato con un ardore che non trovò grazia nè presso il Consiglio di Stato nè presso la Corte dei conti. Il Governo oppose una ferrea insistenza, e finalmente il contratto fu registrato, benchè con riserva, dalla Corte dei conti. Non è a dire se a quella insistenza del Governo ap-

plaudissero quanti Siciliani sono veramente bramosi di vedere la loro isola partecipare alla vita nuova della nazione. Fosse stata anche una colpa, era proprio il caso di rispondere col famoso *felix culpa*. Ma fu veramente felice? Signori, rifuggo dall'accennare tutte le piccole e le grosse miserie che si sono sperimentate dal 1864 sino al presente. Le copro volentieri d'un velo e mi restringo al solo, al nudo fatto che di quei cinque importantissimi tronchi di strade non uno finora è stato condotto a termine. Di chi è la colpa? È evidente che o il Governo ha lasciato sacrificare un buon contratto, o sacrificò il paese con un pessimo contratto, il quale consacrava l'impunità di ogni arbitrio nell'altro contraente. Credo veramente che ci sia stato dell'un male e dell'altro.

Il contratto era tale che mi basterà accennarne sola una parte perchè la Camera possa giudicare come esso fu fatto con soverchia fretta. Per quel contratto l'appaltatore non si obbligava punto a costruire in un dato periodo di tempo una di quelle strade, ma soltanto a fare un progetto d'arte (poichè non esisteva altro che un progetto di massima), dietro il quale era in tutta libertà, o di fare la strada, o di farsi indennizzare della spesa del progetto d'arte dal Governo.

Domando io: valeva la pena di fare registrare con riserva dalla Corte dei conti un contratto che doveva portare a siffatto risulamento? Il parto fu in verità poco vitale. Ci vollero poi delle intimazioni per venire alla certezza, o, a dir meglio, all'obbligo di tal costruzione. Il termine poi del contratto fu così elastico, che il Governo dovette dichiararsi soddisfatto circa un anno fa che il tronco da Salicà a Novara fosse stato compiuto nel gennaio del 1869. Ora, considerate per qual opera il Governo si acquetava a vederne il compimento nel 1869; per un'opera per la quale la Camera, dopo la legge del 1862 sulle strade nazionali di Sicilia, stanziava le somme anno per anno, le stanziava pel 1863, pel 1864 e pel 1865!

Una costruzione per la quale la Camera aveva decretata la spesa per tre anni, dichiarando in fine alla legge che, ove una somma non si fosse spesa nell'anno, si sarebbe dovuta accrescere all'anno susseguente, dovette ricevere la sanzione governativa, e pareva quasi una benedizione del Cielo dopo il lasso di altri quattro anni consecutivi!

Sì, o signori, la legge aveva prescritto il termine ultimo di quella strada nel 1865, e il Governo si dichiarava soddisfatto che il conte Latour De Breuil glielo avesse apprestato nel gennaio del 1869!

Ma lasciamo da parte i contraenti e riportiamoci un pochino al giudizio delle popolazioni.

Che giudizio volete che facciano le popolazioni di uno Stato in cui l'esecuzione delle leggi giunga a tale lassezza da dovere il Governo rassegnarsi a consentire il compimento di una strada quattro anni dopo quello segnato dal Parlamento?

Ebbene, o signori, credete voi che il gennaio del 1869 avesse veduta finalmente quella incantata strada? Nemmanco per sogno! Appena il quinto dei 18 chilometri, o poco più, è un fatto compiuto sin oggi, e pel resto si spera che l'appaltatore venga a capo nel settembre o nell'ottobre di quest'anno, quantunque non siasi ancora posto mano seriamente a quelle opere d'arte le quali abbisognano di maggiore spesa e di maggior tempo! È un'aspettazione che non mi pare meglio fondata di quella dei credenti in Mosè!

Il tema è ingrato, ed amo troncarlo.

Questo mio breve discorso si risolve in una domanda semplicissima che dirigo all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io chiedo al signor ministro se crede possibile il caso di accordare alcuna ulteriore dilazione all'appaltatore, o è fermamente risoluto di esigere il pienissimo adempimento del contratto. Chiedo se è o non è esausta la tolleranza del Governo, come è esausta pur troppo quella di popolazioni condannate a questo nuovo supplizio di Tantalo, nelle quali *patientia laesa fit furor*. Attendo a questa dimanda una chiara e recisa risposta.

Signori, ha speso l'Italia in pochi anni centinaia di milioni per opere pubbliche. È omai tempo, non di spendere più, perchè non abbiamo la California sotto i piedi, ma di spender meglio. È d'uopo quindi che il Ministero dei lavori pubblici si armi di severità contro tutti, e contro sè stesso. Accorgimento massimo occorre nei contratti, energia massima nel vegliarne ed esigerne l'adempimento. (*Bravo!*)

Signori, io presento un ordine del giorno cheavrà, spero, l'assentimento anche dell'onorevole ministro, perchè redatto in termini di tal temperanza che non è stata per me senza sacrificio.

MICHELINI. Io credo che i poteri legislativi italiani sono stati troppo proclivi per le strade ferrate. Non tenendo conto abbastanza della spesa di costruzione, ne abbiamo fatto più del bisogno, ed ora ci tocca di pagare la pena del nostro errore, cioè più di 60 milioni all'anno.

Riguardo a strade ferrate, ciò che ho detto della Sardegna debbesi in gran parte applicare all'altra isola italiana, la Sicilia. Essi ne hanno decretate più di quelle che fossero richieste dai bisogni del commercio italiano. Quindi io mi sono opposto, fra le altre cose, alle strade ferrate della Sardegna ed anche della Sicilia. Entrambe queste isole sono circondate...

MASSARI G. Da acqua.

MICHELINI. Sì, dice benissimo il deputato Massari, da acqua; ma io aggiungo che quest'acqua è una strada ferrata che non costa niente. Imperciocchè, acciò si possa eseguire il trasporto delle persone e delle merci sono necessarie tre cose: strada, veicolo e forza motrice. Ora, per mare la strada è bell'e fatta, senza che si abbia a spendere nulla. Ecco perchè le isole meno abbisognano di strade ferrate.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. E l'Inghilterra?

MICHELINI. L'Inghilterra non fa niente al nostro proposito. L'Inghilterra è un paese ricco; questo lo sappiamo tutti, e non lo ignora per certo l'onorevole ministro Pasini. Dunque colà non mancano come altrove, anzi abbondano e persone e merci da trasportare; dimodochè si ottiene facile rimborso delle spese di costruzione e di esercizio. Una prova di ciò è che le ferrovie vi furono e sono costrutte senza sussidi, senza guarentigia del Governo. Non è necessario avere dimorato in Inghilterra per sapere queste cose. Se le strade si fanno da se stesse, cioè spontaneamente dagli speculatori, a nessuno viene in mente per certo di opporvisi.

Ma quale immensa differenza tra l'Inghilterra e le due isole italiane, quanto a ricchezza, e conseguentemente quanto alla convenienza di fare ferrovie? In Italia, non dubito di affermarlo, conviene lasciare i capitali a più utili impieghi, e noi troppi ne abbiamo distratti per consacrarli alle ferrovie, che sono meno proficue.

Del resto io non dico che non si abbiano a costruire ferrovie in Sicilia, dico solamente che la Sicilia, come la Sardegna, abbisogna di strade ordinarie e soprattutto di ponti, chè da tali opere dipende la sua prosperità.

Io ho viaggiato in lungo ed in largo per tutta quell'isola bellissima; era, nel 1847, poco tempo prima che scoppiasse la rivoluzione siciliana. E mi rammenterò sempre con piacere che si fu allora che feci la personale conoscenza e contrassi amicizia col deputato Michele Bertolami e con altri egregi patrioti. Mi ricordo con piacere che si fu in Messina che gli strinsi la prima volta la destra. Dopo d'allora ci amammo sempre. (*Segni d'assenso del deputato Bertolami*)

Ebbene, io dico che colà le strade ordinarie sono una necessità ineluttabile. Quindi non posso a meno che di associarmi alla proposta fatta dal mio amico carissimo, e di associarmi ancora alle censure che egli ha fatte al Ministero di non essere fedele esecutore delle deliberazioni della Camera. Appartenendo all'Opposizione, credo dover avvalorare le sue lagnanze. (*Si ride*)

In sostanza, o signori, che cosa risulta da quanto ha detto l'onorevole Bertolami? Che un certo conte Latour, intraprenditore, non eseguisce i patti contratti col Governo.

Ma questo è cosa ordinaria che capita tutti i giorni. Chiunque contrae col Governo è sicuro di far buoni affari e per conseguenza i contribuenti ne fanno dei cattivi. Chiunque contrae col Governo, oltre al guadagnar molto, talvolta la metà, può impunemente negligenza l'esecuzione degli impegni che ha presi, mentre il Governo è obbligato ad eseguire i suoi.

Sarebbe tempo che una volta cessassero questi abusi i quali non si possono spiegare che con corruzioni. In-

vigilino i ministri. Dunque io non entro nella questione, ma domando con tutte le mie forze affinchè si eseguiscono quei patti che per la costruzione delle strade ordinarie nella Sicilia sono stati fatti tra il Governo e l'intraprenditore.

BERTOLAMI. Domando la parola per un fatto personale.

È un fatto personale che per me è imperiosissimo perchè non riguarda la mia povera persona, della quale non mi do gran pensiero, ma altri coi quali desidero essere giusto.

L'onorevole mio amico Michelini, che io ringrazio cordialmente delle espressioni affettuose colle quali ha unita la sua voce alla mia, ha asserito che io gli avessi parlato di guadagni della metà o del terzo da alcuna persona in particolare. Ora, io mi reco a debito di delicatezza rettificare questo fatto, che naturalmente egli non ha potuto raccogliere nel calore della conversazione in modo abbastanza preciso. Amo la verità nei termini più netti.

Coll'onorevole mio amico Michelini io parlava appunto della inopportunità, direi anche della imprudenza di dare degli appalti di strade a coloro che non ne sono costruttori. Io diceva: quando un tale prende un appalto senza poter egli costruire la strada, deve necessariamente subappaltarla, e non certo senza il suo guadagno; così che noi procuriamo due lucri in luogo di un solo. Su queste idee si aggirava il discorso col mio amico Michelini, ed ho voluto dichiararle meglio, perchè non si potesse anche sopra un terzo, di cui censuro la condotta come imprenditore, far pesare maggiore riprovazione di quella che è realmente nell'animo mio. Io riprovava il sistema nelle sue inevitabili conseguenze; e mi piace cotale riprovazione riconfermare alla Camera.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Io darò alcune spiegazioni. Le lagnanze fatte dall'onorevole Bertolami contro il modo seguito dall'impresa Latour per eseguire le strade nazionali, che le furono allogate in Sicilia, in buona parte sono fondate, perchè il Ministero più volte ha dovuto dare ordini severi per richiamare quell'impresa ad osservare le condizioni del contratto, e talvolta esso ha anche dovuto fare eseguire d'ufficio alcuni lavori, perchè l'impresa si rifiutava, o tardava ad eseguirli. Coll'organo dei prefetti, e sequestrando le somme già liquidate e dovute all'impresa, si provvedeva d'ufficio alla prosecuzione dei lavori, ma dopo date a questo fine le prime disposizioni, l'impresa si è sempre affrettata di riprendere per proprio conto i lavori, e di riguadagnare con qualche sollecitudine il tempo perduto precedentemente. Il colera ed altre cause imprevedute hanno contribuito senza dubbio ai ritardi. Anche le clausole del contratto hanno dato luogo a male intelligenze e disaccordi, per cui rimase talvolta sospeso in qualche sezione il proseguimento dei lavori. Ciononostante, dichiaro che in generale il modo col

quale l'impresa si è condotta non è lodevole. Ma ormai essa è giunta a buon punto co' suoi lavori, ed ho qui la dimostrazione che fra dieci mesi od un anno saranno senza dubbio compiuti tutti i tronchi di strada che furono assunti da quell'impresa, e compiuti lodevolmente, perchè il Governo non paga i lavori se non sono diligentemente esaminati e collaudati. Dai conti che tengo sott'occhio apparisce che dei fondi assegnati per quelle strade alloggiate all'impresa Latour resta ancora tanta parte in mano del Governo, che il loro assoluto compimento è in ogni evento pienamente assicurato.

Il Governo, ripeto, ha in mano quanto basta per guarentirsi che, se qualche difetto si avesse a scorgere in que' lavori, questi difetti potranno a spese delle imprese essere riparati.

Date queste spiegazioni, io credo che l'onorevole Bertolami non vorrà insistere nel suo ordine del giorno, perchè il fare un processo all'impresa, il dichiarare ora prosciolto il contratto per la non esatta osservanza dei termini e di altre condizioni, tutto questo involgerebbe il Governo in questioni davanti ai tribunali; perchè nel contratto, che l'onorevole Bertolami ha creduto di dover tacciare d'imprevidenza, vi sono clausole tali, come in tantissimi altri, per cui si dovrebbero sottomettere molte questioni ad un giudizio arbitramentale, e andare per altre dinanzi ai tribunali. Ora, noi abbiamo creduto molto più opportuno il far sì che le strade nazionali della Sicilia fossero pur con qualche ritardo completate, schivando i litigi che avrebbero talvolta potuto riuscire dannosi, e che in ogni caso sarebbero stati interminabili, ed avrebbero ancor più ritardato il compimento delle strade.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolami insiste nel suo ordine del giorno?

BERTOLAMI. Per parte mia non voglio più oltre intrattenere la Camera; ma, poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici crede che in sette od otto mesi queste strade saranno compiute, ho acquistata la certezza che egli stesso approva pienamente il mio ordine del giorno. Prego il signor presidente di leggerlo alla Camera e parlo ai voti.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Occorre un anno di tempo, perchè vi sono diverse sezioni; in una occorrono 8 mesi, in altre un tempo più lungo.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno proposto dall'onorevole Bertolami al quale si associa l'onorevole Tamaio:

« La Camera, considerando che la legge del 30 marzo 1862, la legge del 24 maggio 1863 e il contratto stipulato nel 1864 fra il Governo ed il conte Latour de Breuil non conseguono tuttora i risultamenti che sono il più grave ed urgente bisogno della Sicilia, impegna tutta la solerzia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici ad assicurare oramai la piena osservanza della legge e del contratto. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Io dichiaro di non potere accettare quest'ordine del giorno perchè mette in dubbio che il Governo abbia l'intenzione di fare osservare strettamente i contratti; mentre per parte del Governo non si è mai mancato di dare tutti gli ordini necessari perchè l'impresa non mancasse ai propri impegni.

MICHELINI. Io propongo che, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, la Camera passi all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolami concorda con questa proposta dell'onorevole Michelini?

BERTOLAMI. Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non abbia bene udito (il che avviene spesso anche a me) la lettura del mio ordine del giorno.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. L'ho udita.

BERTOLAMI. Dopo fatti desolanti come quelli di cui ho ragionato alla Camera, noi non possiamo non impegnare tutta la solerzia del ministro dei lavori pubblici a rompere gli eterni indugi delle costruzioni in parola, a decoro del Parlamento e del Governo stesso. Nell'impegnare tutta la solerzia del signor ministro, fo atto di fiducia, non di diffidenza. Egli non ha quindi interpretato bene la mia intenzione. Posta cotal dichiarazione, io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non avrà alcuna difficoltà di accettare il mio ordine del giorno. Ma, ove gli suoni meglio quello dell'onorevole mio amico Michelini, lo accetti pure, chè con pari animo lo accetto anch'io. Io non aveva vaghezza di rompere una lancia col signor ministro, ma esigevo l'assicurazione solenne che ha data alla Camera, quella cioè che non soffrirà altri ritardi il compimento delle strade nazionali di Sicilia.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Io ho dichiarato che non posso accettare quell'ordine del giorno, e in generale non amo accettare ordini del giorno coi quali, ad ogni atto il più semplice di amministrazione, si crede di dover dare un impulso al Ministero perchè faccia il dover suo, anche quando il Ministero non vi ha mancato.

Nel caso di cui si tratta, la cosa è semplicissima. Abbiamo un contratto con quell'impresa, la quale non ne ha sempre adempiuti esattamente tutti i patti. Il Ministero l'ha sempre richiamata all'osservanza del contratto con sequestri dei mandati, costituzioni in mora, eseguiti d'ufficio dei lavori, e continua a fare ogni sforzo perchè l'impresa adempia all'obbligo suo. Che bisogno v'è dunque d'invitare il Ministero, con un ordine del giorno, a fare quello che è suo dovere di fare, e che non ha mancato di fare?

MICHELINI. Sta bene. Il signor ministro teme che l'ordine del giorno proposto dal mio amico Bertolami implichi una censura all'operato del Ministero.

Veramente, invitare qualcuno ad adempiere al suo

dovere, dimostrando che non vi ha adempiuto per il passato, può considerarsi come una censura indiretta.

Ma lasciamo le questioni di parole. Io non voglio far censura al ministro, e lo vorrà ancora meno l'onorevole Bertolami, che siede dall'altro lato di questa Camera. Ebbene, si prenda atto delle dichiarazioni che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto, e si passi all'ordine del giorno. Con questo si conseguirà l'intento dell'onorevole mio amico Michele Bertolami.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolami accetta questa proposta dell'onorevole Michelini?

BERTOLAMI. Per parte mia l'accetto, perchè, ripeto, per me è tutt'uno; io volevo la certezza soltanto che ci ha data il ministro, cioè che quelle strade si compiano senz'altri indugi.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la proposta dell'onorevole Michelini, accettata dall'onorevole Bertolami, cioè:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del signor ministro dei lavori pubblici, passa all'ordine del giorno. »

(Fatta prova e controprova la proposta del deputato Michelini è accettata.)

Pongo ai voti il capitolo 63 sul quale si è tanto discusso.

(È approvato.)

Capitolo 63 bis. *Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie.* (Legge 30 agosto 1868, n° 4613.)

L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

LACAVA. Nella legge del 30 agosto dell'anno scorso sulle strade obbligatorie comunali sta scritto all'articolo 9, che dovesse stanziarsi annualmente in bilancio il fondo non minore di 3 milioni per sussidi ai comuni, ed al contrario trovo qui messa la somma di 500,000 lire. Verificando però il documento n° 3 per cui il Ministero fa rilevare che era inutile mettere una somma maggiore di 500,000 lire, perchè i comuni non hanno adempito da loro parte a quanto la detta legge prescrive, io, nell'accettare interamente quanto il signor ministro osserva nel detto documento, mi permetto di domandargli perchè i comuni finora non abbiano fatte tutte quelle pratiche volute dalla detta legge. E se egli è vero, come è verissimo, che i comuni non le hanno fatte, perchè i prefetti con le deputazioni provinciali, che sono chiamati dalla legge stessa a surrogare i comuni, perchè non hanno fatto essi quello che incombeva a questi? Se le cose continuano come ora sono, la legge sulle strade obbligatorie non si attuerà mai.

Laonde, se il signor ministro non avesse ancora richiamata l'attenzione dei prefetti sugli obblighi che

vengono loro dalla detta legge, io mi permetto di pregarlo di volerli sollecitare a compiere quanto finora non hanno fatto.

PASINI, ministro dei lavori pubblici. Questi eccitamenti furono fatti più volte, tanto in generale quanto in particolare; ma i comuni non hanno ancora ben compreso lo spirito della legge 30 agosto 1868, ed hanno proprio bisogno d'essere spinti a fare le pratiche necessarie per partecipare ai vantaggi che loro accorda la legge. Non mancherò di rinnovare questi eccitamenti in generale, come anche in qualche caso particolare, secondo i ragguagli che si avranno dalle prefetture.

LACAVA. Ringrazio il signor ministro di quanto mi ha risposto e gli rinnovo la preghiera affinchè questi eccitamenti fatti da lui non restino anche lettera morta.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni...

PASINI, ministro dei lavori pubblici. Prego adesso il relatore a volere riferire sui capitoli 63 *ter* e 63 *quater*.

PRESIDENTE. Era questo il mio desiderio, ma l'onorevole relatore mi ha notificato che forse ha bisogno di un po' di tempo.

PASINI, ministro dei lavori pubblici. Io non sapevo questo.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni si ritirerà il capitolo 63 *bis* come approvato.

(È approvato.)

PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge relativo alla estensione agli impiegati civili dell'ex-regno delle Due Sicilie del condono del biennio già concesso agli ufficiali dell'esercito e della marina napoletana. (Vedi *Stampato n° 297.*)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo progetto che sarà inviato al Comitato privato.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Discussione del bilancio dell'entrata per l'esercizio 1869;

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

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