

# TORNATA DEL 7 MAGGIO 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

**SOMMARIO.** *Congedi.* = Comunicazione fatta dal presidente del Consiglio delle dimissioni date dal Ministero e dell'incarico a lui commesso della ricomposizione. = Seguito della discussione del bilancio della entrata — Sul capitolo 68 il deputato Cancellieri fa istanze per l'iscrizione di 20 milioni in monete di rame coniate negli anni scorsi — Spiegazioni e opposizioni del ministro per le finanze e dei deputati Maurogò nato, relatore, e Lanza G., e parole in appoggio del deputato Sineo — Sono approvati gli ultimi capitoli della parte prima — Osservazioni del deputato Sineo sulla parte seconda, relativa all'asse ecclesiastico, e spiegazioni del ministro e del relatore — Obbiezioni del deputato Lanza Giovanni sul 71°, dei deputati Chiaves e Fiastrì sul 75°, e chiarimenti del ministro e del deputato Piroli — Tutti i capitoli sono approvati. = Convalidamento di un'elezione. = Interrogazione del deputato Maldini sulla condotta di due legni mercantili italiani presso Lissa, e dichiarazioni del ministro per la marineria. = Presentazione della relazione sul progetto di legge, modificato dal Senato, per la soppressione della privativa delle polveri. = Presentazione di convenzioni colle varie società ferroviarie per compimento o continuazione di lavori, e di un disegno di legge per lavori della ferrovia da Asciano a Grosseto — Istanza del deputato Valerio. = Si riprende la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Approvazione di capitolo fino al 71 — Ai capitoli sui porti, fari e spiagge i deputati Negrotto, Valerio, Pescetto, Calvino, Gravina, Garau e Morelli Salvatore fanno proposte e istanze per lavori e spese pei porti di Genova, di Savona, di Catania e di Napoli — Osservazioni e opposizioni del ministro e dei deputati Monti Coriolano, relatore, e Sanguinetti — Sospensione di deliberazione e approvazione di capitoli fino al 79.

La seduta è aperta al tocco.

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

**MASSARI G.**, segretario, espone il sunto della seguente petizione:

12,636. Guerrieri Luigi ed altri tre elettori amministrativi di Calto, provincia di Rovigo, domandano che si proceda ad un'inchiesta sulle elezioni municipali avvenute il 31 luglio 1868.

## CONGEDI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Possenti, per motivi di salute, domanda gli sia prorogato il congedo fino al 20 del corrente mese.

L'onorevole Tofano, per affari di sua professione, chiede un congedo di dodici giorni.

L'onorevole Vacchelli, per privati affari, domanda un congedo di 5 giorni.

L'onorevole Martinati, per adempiere alcuni pubblici incarichi, domanda un congedo di giorni 10.

(Questi congedi sono accordati.)

## COMUNICAZIONE DEL GOVERNO.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il signor presidente del Consiglio.

**MENABREA**, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri. (Movimento di atten-

zione) Signori, ho l'onore di annunziare alla Camera che, in seguito alla ricostituzione della Maggioranza avvenuta nella seduta del 3 corrente, il Ministero ha rassegnate le sue dimissioni. Sua Maestà le accettò e mi diede l'onorevole incarico della ricomposizione del Ministero; ordinò intanto ai ministri attuali di continuare nei loro rispettivi uffici sinchè sia composto il nuovo Gabinetto.

## SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DELL'ENTRATA. PEL 1869.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio dell'entrata per l'esercizio del 1869.

Rammenta la Camera che la discussione rimase al capitolo 68 relativo alla vendita di vecchie monete di rame, al quale capitolo la Commissione assegna la somma di 230,000 lire.

L'onorevole Cancellieri ha facoltà di parlare.

**CANCELLIERI.** Signori, nella tornata del 2 giugno 1868, discutendosi il progetto di legge per la fabbricazione ed emissione di moneta di bronzo, interpellai l'onorevole ministro delle finanze per informare la Camera se mai conoscesse della esistenza di una considerevole quantità di monete di bronzo non riportata giammai nei bilanci dello Stato.

Il signor ministro delle finanze rispose così: « Io non ho cognizione dei particolari di cui ha parlato l'onorevole Cancellieri, quindi non potrei dare in questo momento nessun chiarimento particolareggiato quale egli desidera; dirò che, fino dal momento che fu emanato il decreto del corso forzato, quella parte di monete di rame che si trovava nelle casse dello Stato entrò ben presto in circolazione, ed io debbo supporre che fino d'allora ne fosse regolarizzata in scrittura l'esistenza. Quello che posso assicurare si è che adesso questa rimanenza arretrata e non adoperata, e non iscritta nella contabilità dello Stato non esiste; la moneta di rame che si trovava nelle casse dello Stato è scomparsa fino dalla prima settimana dopo la pubblicazione del corso forzoso. »

Ottenuta cotesta risposta dal signor ministro non presentai alcuna proposta, limitandomi a manifestare il desiderio che il signor ministro, con quello zelo che lo distingue per la finanza pubblica, avesse verificato i particolari da me accennati, e quindi accertata la esistenza della non insignificante somma in questione.

Posto ciò, lusingavami che il bilancio del 1869 avesse portato lo stanziamento dei valori in moneta di bronzo che ritengo esistere e dover esistere; ma non vedendo proposto alcuno stanziamento in proposito, parmi opportuno chiedere nuovamente spiegazioni.

Perciò credo mio dovere interpellare nuovamente l'onorevole ministro per farci sapere l'esito delle sue ricerche; imperocchè, nelle strettezze finanziarie in cui siamo, la somma di parecchi milioni non può lasciarsi passare inosservata.

È tempo di mettere in chiaro la cosa, e spero che le dichiarazioni del signor ministro valgano a convincere me e la Camera, che la contabilità dello Stato funzioni regolarmente, e che tutte le entrate siano fedelmente riportate nelle situazioni del Tesoro e nei bilanci attivi dello Stato.

**CAMBRAY-DIGNY**, ministro per le finanze. Io non potrò aggiungere grandi spiegazioni a quelle che ebbi l'onore di dare nel decorso anno. È vero che le forme della contabilità dello Stato non sono le più perfette che si possano desiderare, tanto è vero che la Camera ha già votata, ed è stata promulgata una nuova legge di contabilità; ma d'altronde io credo di poter asserire che certamente nessuna somma si è trattenuta nelle casse dello Stato, senza che ne risultasse in bilancio o nella situazione del Tesoro che è stata presentata alla Camera.

Dietro l'interpellanza dell'onorevole Cancellieri, io feci ricerche in questo senso l'anno passato, e non potei constatare che ci fossero somme di monete di rame od altro, che non fossero notate nelle entrate verificate e constatate nella situazione del Tesoro.

Adesso l'onorevole Cancellieri torna con la stessa osservazione; io ripeto che, per quanto ha potuto ri-

sultare a me, dalle ricerche che ho fatte, non esistono somme che non sieno contabilizzate. Questo è certamente lo stato dell'amministrazione.

**CANCELLIERI**. Poichè il signor ministro non ha potuto fornire quelle spiegazioni che io desiderava, mi studierò io a riferire quel tanto che ne sappia.

L'onorevole ministro ha detto essergli riuscita infruttuosa ogni ricerca per rintracciare l'esistenza dei valori in moneta da me reclamati. Però ho fatte anche io delle indagini, e giovandomi dei documenti ufficiali che ci ha comunicati il Ministero delle finanze sono riuscito ai risultati che sottopongo all'apprezzamento della Camera.

Nell'Annuario delle finanze dell'anno 1866, a pagina 1222 trovo un prospetto delle monete decimali italiane coniate dal 1862 a tutto giugno 1866. Vi si leggono descritte quelle di oro, poscia quelle di argento e finalmente quelle di bronzo; e queste ultime si fanno ammontare alla somma di lire 36,190,446 10.

In tal modo rimane accertato incontrastabilmente che il valore nominale delle monete di bronzo coniate ed emesse dal 1862 a tutto giugno 1866 era di lire 36,190,446 10. Frattanto non trovo alcuno stanziamento di tal somma nei bilanci attivi di detto periodo; e svolte le diverse situazioni del Tesoro non ho rinvenuto altra partita d'entrata per emissione di moneta di bronzo dal 1862 al 1866 fuorchè quella di venti milioni riportata a pagina 120 della situazione del Tesoro del 1866, ed al capitolo 63 dell'entrata straordinaria.

Ritenuti cotesti dati, la questione si risolve mercè una semplice operazione aritmetica. Ed in verità dalle lire 36,190,446 10, valore delle monete di bronzo coniate ed emesse dal 1862 a tutto giugno 1866, sottraendo i venti milioni portati ad entrata nel 1866, resterebbero fuori del bilancio lire 16,190,446 10. Ed a questa cifra aggiungendo i quattro milioni della stessa moneta emessi posteriormente al giugno, in virtù del regio decreto del 18 luglio 1866, si ha una rimanenza attiva da bilanciare di lire 20,190,446 10.

Avverta la Camera che nelle mie ricerche ho consultato ancora tutte le leggi le quali hanno ordinato la coniazione ed emissione di monete erose. Desse sono il decreto regio legislativo del 20 novembre 1859, la legge del 6 agosto 1862, n° 737; quella del 24 agosto 1862, n° 788, e notisi che, per coteste ultime leggi, fu ordinato ed eseguito lo stanziamento nella parte passiva di 7,100,000, come spesa per coniare ed emettere monete di bronzo, senza curare in correlazione lo stanziamento attivo.

Ci sono poi il decreto legislativo del 28 giugno 1866, n° 3034, e quello del 18 luglio 1866, n° 3096, che ordinavano l'emissione di 20 milioni, e sono quelli stessi che figurano nella parte attiva della situazione del Tesoro pel 1866. Posteriormente ci fu un'altra emissione

di 20 milioni ordinata con decreto regio del 17 ottobre 1867, e di questi si tenne conto nella situazione del Tesoro pel 1868.

Di modo che evidentemente rimangono scoperte, o, per meglio dire, *coperte* lire 20,190,446 10.

Se la Camera volesse ascoltare un cenno di storia su questo particolare, oltre alle notizie ufficiali che risultano dagli atti...

*Voci a destra.* No! no!

*Voci a sinistra.* Sì! sì!

**CANCELLIERI...** sarei al caso di poter dare qualche notizia particolare.

La moneta di bronzo coniata nel 1862 rimase nei magazzini dello Stato come merce, poichè, trovandosi moneta in circolazione a sufficienza, si disse non essere necessaria ulteriore emissione. Ebbi occasione di apprendere nel 1866 questo fatto dall'onorevole marchese Pepoli, quando si esaminava, in seno alla Commissione degli uffici, la transazione tra lo Stato ed il Banco di Napoli.

In quella transazione si era convenuto doversi pagare in moneta di bronzo il credito del Banco, ed il marchese Pepoli fece ricordo che, quando egli era ministro di agricoltura, industria e commercio, si coniarono delle monete di bronzo le quali poscia rimasero come merce inutile nei magazzini dello Stato; dimodochè, diceva il Pepoli, è bene che, approvandosi quella transazione, il pagamento sia fatto prelevando la moneta necessaria da quella massa esistente e non ancora messa in circolazione.

Essendo membro di quella Commissione, io feci tesoro di cotale notizia, e quando il progetto di legge per l'approvazione di quella transazione si doveva discutere, feci osservazioni al ministro di finanza di quel tempo contro allo stanziamento di 1,554,537 92, di cui proponevasi la iscrizione in apposito capitolo del bilancio passivo del 1865, ad oggetto di estinguere il debito del Banco di Napoli. Diceva io, non doversi iscrivere cotesta somma nel passivo, perchè il pagamento si sarebbe fatto realmente prelevando la somma dalla moneta il cui valore non figurava nella parte attiva del bilancio.

Disgraziatamente l'approvazione di quel progetto di legge ebbe luogo senza discussione, perchè si era alla vigilia della guerra coll'Austria. Ma il signor ministro che allora era Scialoja, convenne meco privatamente essere ragionevoli le mie osservazioni, e promise che nell'esecuzione della legge avrebbe pensato egli a rimediare, e si poteva benissimo riportando il valore della moneta corrispondente fra i capitoli di entrata. Tuttavia, pubblicatasi quella legge, trovo nella parte passiva notata la spesa per il pagamento al Banco di Napoli delle lire 1,554,537 92, ma nella parte attiva non vidi mai figurare la uguale somma corrispondente alla moneta di bronzo prelevata per quel pagamento,

e molto meno le lire 20,192,446 10, che si sarebbero dovute riportare ad entrata dopo la totale emissione che ebbe luogo appena ordinato il corso forzoso dei biglietti di Banca.

Il signor ministro gradirà certamente le notizie che ho riferito, perchè non importa da qual banco vengano, quando si tratta di ristorare la finanza. Egli si persuaderà che in questo momento, piuttosto che fare atto di opposizione, io fo atto di ministerialismo. Impinguare il bilancio è uno dei principali compiti della parte che appoggia il Ministero, e pare che sotto questo riguardo le mie premure siano maggiori di quelle del signor ministro.

Se la Camera fosse persuasa delle mie dimostrazioni, potrebbe senz'altro ordinare lo stanziamento delle somme in questione.

Se poi volesse il signor ministro verificare meglio la cosa, e far differire a domani le risoluzioni della Camera, dal canto mio gliene darei facoltà volentieri. Comunque siasi, o signori, dovete essere convinti che trattasi di affare di molta importanza, ed il signor ministro delle finanze, più che ogni altro, è nel debito di inquirere per quali cause non siasi fatti figurare finora cotesti 20 milioni nelle situazioni del Tesoro e nei bilanci di entrata. La è questione che oserei dire di moralità; ma, se non di moralità, è certo questione di alto interesse amministrativo.

Nel momento in cui non si ode parlare di altro fuorchè di strettezze finanziarie, di bisogni di prestiti, e di appalti a regie cointeressate, e di novelle imposte, precipuo dovere di chi regge la cosa pubblica dovrebbe certamente essere quello di tenere l'occhio fisso giorno e notte sull'amministrazione per trovarvi quelle risorse di entrata che difficilmente possono ottenersi dalle imposte. (Bene! Bravo! *a sinistra*)

Mi riservo infine presentare una proposta formale dopo aver sentito l'ultima risposta del signor ministro delle finanze.

**CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze.** La Camera intenderà come difficile sarebbe di rispondere partitamente e di fare una discussione di cifre sopra tutti i punti accennati dall'onorevole preopinante. Io però non esito di prendere immediatamente impegno davanti alla Camera di portarle domani completi schiarimenti su tutto questo argomento. Qualora l'onorevole Cancellieri sia contento di questo, nella tornata di domani io presenterò il resoconto di tutta questa faccenda.

**CANCELLIERI.** Resterebbe dunque sospeso il capitolo. **MAUROGONATO, relatore.** Chiedo di parlare.

Non è il caso di sospendere l'approvazione di questo capitolo, perchè, se l'onorevole Cancellieri vorrà esaminare bene la cosa, vedrà che la questione da lui trattata non ha alcun rapporto con ciò di cui si occupa questo capitolo 60, il quale si riferisce solo alle

vecchie monete di rame austriache, che furono tolte dalla circolazione e che stanno per essere demontizzate.

Non v'è altra analogia tra l'una e l'altra cosa, se non che ambedue si riferiscono a *monete di rame*. Io sarò ben lieto se si troverà questo tesoro nascosto; ma pur troppo ne dubito. Ad ogni modo sentiremo domani le spiegazioni opportune; ma, lo ripeto, non è il caso di sospendere la discussione su questo capitolo.

**CANCELLIERI.** Prego l'onorevole relatore di osservare che la sospensione del capitolo è indispensabile, poichè l'affare delle monete di cui sin qui ho parlato, e le ricerche che il Ministero deve fare sull'esistenza di tutte le altre monete, sono indivisibili.

Io potrei, se dovessi dire più oltre, domandare conto eziandio delle monete ricavate dal cambio delle antiche colle nuove. La Camera non può lasciare quest'argomento senza decidersi a provvedimenti che mettano ogni deputato in circostanza di sapere qual uso si sia fatto di tutte le somme stanziati per il ritiro di vecchie monete e per la coniazione delle nuove. Vedo nel bilancio passivo del 1862 e degli anni seguenti non meno di 18 milioni, oltre di quelli stanziati per la coniazione di cui ho parlato, e cotesti 18 milioni furono spesi pel ritiro e la coniazione di monete nuove.

Mancando disgraziatamente in Italia un inventario dei beni dello Stato, è bene si colga quest'occasione per invitare il signor ministro delle finanze a presentare un prospetto di tutte le monete coniate, di tutta la spesa che costarono e di tutto il valore nominale ottenuto dalla coniazione delle monete e dal ritiro e cambio delle antiche. Sotto questo riguardo pregherei di sospendere la votazione sulla questione da me sollevata.

**LANZA GIOVANNI.** Io mi associo alle considerazioni testè esposte dall'onorevole relatore della Commissione, ed anch'io sono di avviso che non debba sospendersi la votazione su questo capitolo. Se, come asserisce il deputato Cancellieri, per errore o dimenticanza, non vennero iscritte in bilancio alcune somme relative all'emissione di monete di bronzo, è evidente che siffatta omissione non può riferirsi al bilancio del 1869, ma bensì agli esercizi precedenti. Quindi le avvertenze fatte dall'onorevole preopinante non hanno una stretta attinenza col capitolo che cade ora in discussione.

Egli può ora avere occasione di enunciare delle idee, di muovere degli appunti, di segnalare delle dimenticanze, ma non può variare la cifra stanziata.

L'onorevole ministro chiede che questa questione sia rimandata ad altra tornata per procacciarsi gli elementi di fatto, le nozioni necessarie, perchè in questa materia, quando si accenna ad una dimenticanza così grave (ed anche fosse piccola, tornerebbe lo stesso)

nella contabilità dello Stato, non vi ha dubbio che bisogna mettere innanzi cifre precise, indicare l'entità in cui devono queste entrate figurare, ed il capitolo nel quale dovevano essere iscritte; e per questo bisogna evidentemente consultare i bilanci, i registri e la direzione del Tesoro, la quale deve avere registrate puntualmente, esattamente, precisamente, in ragione anche dei tempi, queste somme medesime.

Quindi, quando sia ben inteso che la controversia sollevata dall'onorevole preopinante verrà ripigliata in una prossima tornata, parmi che egli potrebbe arrendersi e non chiedere che sia sospesa la votazione su questo capitolo.

**CANCELLIERI.** Permette, signor presidente, che io risponda brevemente?

**PRESIDENTE.** Faccia pure.

**CANCELLIERI.** Rivolgo all'onorevole presidente della Commissione un'osservazione pratica. Non crede egli che, verificandosi l'esattezza delle cifre da me riferite sia debito della Camera di stanziarle in bilancio? Senza dubbio ogni avere o valore dello Stato deve figurare nel bilancio dell'entrata, ed ogni partita attiva non riportata in bilancio, uopo è sia notata fra le entrate straordinarie in alcuno dei bilanci successivi.

Del resto io non ammetto vi possa essere un fondo attivo dello Stato che non risulti dal bilancio, e quindi sostengo la questione sospensiva nel senso di non chiudersi la discussione sulla parte straordinaria del bilancio attivo fino a che non si sia deciso se debba o no stanziarsi la partita dei venti milioni di moneta di bronzo ommessa nei precedenti bilanci.

**SINEO.** Ridotta la questione al punto a cui l'ha portata l'onorevole preopinante, il quale chiede unicamente che non si chiuda la discussione sulla parte straordinaria del bilancio prima delle spiegazioni annunciate intorno al capitolo 68, io appoggio questa proposta, per altre considerazioni che sto per sottoporre alla Camera.

La Commissione del bilancio ha messo sotto gli occhi nostri un lavoro, del quale, credo, dobbiamo esserle riconoscente; l'onorevole relatore ha spiegato idee precise e maturate circa al modo di arrivare a migliorare le condizioni delle nostre finanze, circa le prospettive che si debbono avere per il nostro avvenire finanziario.

Naturalmente, le cose dette in questo notevole lavoro, debbono avere una risposta per parte del Ministero.

L'onorevole ministro delle finanze è indubitabilmente disposto a darci le opportune spiegazioni su questo proposito. Esse trovano naturalmente la loro sede nella parte straordinaria del bilancio che concerne l'asse ecclesiastico, poichè si tratta precisamente del modo con cui dobbiamo profittare di quella parte di ricchezza nazionale che proviene dalla soppressione

dei corpi ecclesiastici; di quei valori, sieno stabili, sieno crediti, sieno obbligazioni per assestare le nostre finanze.

Ma la comunicazione che ci fu fatta poc'anzi dall'onorevole presidente del Consiglio, mi pare che renda alquanto intempestiva questa discussione; perchè, se può darsi che l'attuale ministro delle finanze resti al suo posto, oppure che il suo successore abbracci le sue idee, potrebbe anche succedere diversamente. Se domani venisse un ministro con idee diverse, la discussione che si fosse fatta quest'oggi, non sarebbe stata fatta a proposito. È sotto quest'aspetto che appoggio le conclusioni dell'onorevole preopinante. Non abbiamo più che pochi capitoli del bilancio ordinario. Prima di intraprendere la discussione della seconda parte, si potrebbe ripigliare la discussione del bilancio dei lavori pubblici che forse non presenta le stesse probabilità di oscillazioni.

**CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze.** Io volevo dire solamente pochissime parole. In primo luogo volevo rettificare un apprezzamento dell'onorevole Sineo che non è esatto; volevo cioè far notare che non siamo alla fine del bilancio ordinario, ma siamo alla fine della parte straordinaria del bilancio, ci mancano solo quattro capitoli. Quello che viene dopo è una seconda parte, è il bilancio speciale dell'asse ecclesiastico. Poi mi permetto di avvertire l'onorevole deputato Sineo che questi quattro capitoli sono, se non mi inganno, tutte materie che provengono da leggi e da convenzioni già approvate dalla Camera, sono più constatazioni o apprezzamenti approssimativi di entrate che cose soggette a deliberazione, per cui non vedrei alcun inconveniente oramai nell'andare in fondo a questo bilancio.

Del resto, ripeto, io sono come sempre a disposizione della Camera.

Ma quello poi che mi pare più singolare è che si voglia sospendere questa discussione per le ragioni esposte dall'onorevole Cancellieri.

L'onorevole Cancellieri ha sollevata un'altra questione che si poteva fare a proposito di quel capitolo di bilancio, che veniva anche opportuna, ma che non ha nessuna influenza sulle cifre di questo bilancio; imperocchè, se ci sono state delle entrate anteriori che non siano state, come egli crede, portate in scrittura, evidentemente bisogna rettificare le scritture precedenti, ma non per questo varierà menomamente alcuna delle cifre del presente bilancio.

Quindi io dico: mi pare ragionevolissimo che la Camera mi inviti a presentarle (cosa la quale ho dichiarato essere prontissimo a fare) lo stato della coniazione delle monete, segnatamente di bronzo, che si sono fatte dal 1862 in poi e a dire come esse si sono erogate e in qual parte della contabilità sottoposta alla Camera sia stato dato conto di questo movimento; ma non vedo per qual ragione dovrebbe sospendersi

la discussione del bilancio il quale non soffrirà nessuna variante, qualunque sia il risultato di questo conto. D'altronde la Camera sa che, qualunque sia il Ministero, le cifre del bilancio attivo non varieranno. Questi 3,500,000 lire che la Francia deve pagare pel traforo del Moncenisio non varieranno per questo, e così via discorrendo per le altre cifre portate in questi tre o quattro capitoli. Quindi, francamente, io non poteva non sottoporre queste osservazioni alla Camera, e concludo pregandola di passar oltre e terminare la discussione di questo bilancio.

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

**LANZA GIOVANNI.** Mi pare che l'onorevole Sineo abbia spostata la questione. Egli crede che l'onorevole Cancellieri abbia domandato una sospensione generale dei rimanenti capitoli di questo bilancio, mentre invece ha soltanto chiesto che venga sospeso il capitolo 68, dove si parla di vecchie monete di rame. La questione adunque è ben diversa. Io credo quindi che innanzitutto sia d'uopo risolvere quella sollevata dall'onorevole Cancellieri. Se l'onorevole Sineo vorrà in seguito mettere in campo la sua mozione relativamente alla parte straordinaria di questo bilancio, potrà farlo.

Per ora io risponderò brevi parole all'onorevole Cancellieri. Io gli rammenterò tal cosa che egli debbe sapere e che saprà di certo, cioè che, ammesso pure ch'egli abbia fatto questa felice scoperta, che si sia dimenticato fin qui d'iscrivere in bilancio una somma da 20 a 30 milioni circa, se ho ben afferrata la cifra da lui accennata, mi pare che la differenza dovrebbe essere maggiore, perchè l'emissione di moneta di rame dal 1860 in poi, su per giù, si avvicina a 75 o 76 milioni. Egli dice di non avere trovato nei diversi bilanci dal 1861 in poi e nelle diverse situazioni del Tesoro che la somma di 40 milioni. Adunque, o signori, ben si vede che vi sarebbero nientemeno che 36 milioni dimenticati dall'onorevole ministro. La sarebbe davvero una gratissima sorpresa per tutti noi, che al minor disavanzo, già annunciato dal ministro nell'ultima esposizione, di 53 milioni, si potesse ancora aggiungere questi 36 milioni, e andando di questo passo, colmare il nostro *deficit* senza ricorrere d'avvantaggio al credito nè all'interno nè all'estero; la sarebbe una lieta notizia, *la buona novella* che si diffonderebbe per tutto lo Stato e desterebbe un giubilo generale. (*ilarità*)

Io dunque non voglio qui indagare se abbia o no ragione l'onorevole Cancellieri; questo verrà chiarito dopochè il ministro si sarà procacciato i dati che gli sono necessari; ripeto soltanto che, comunque venga definita la questione da lui sollevata, ciò non varierà di un centesimo la somma che venne stanziata al capitolo 68 di cui ora ci occupiamo. La sua proposta non ha alcuna relazione colle vecchie monete erose; ad ogni modo si tratterebbe di una maggiore entrata proveniente dall'emissione di nuove monete di rame.

Quindi sarebbe necessario accendere un nuovo capitolo con questa nuova denominazione; e questo capitolo egli avrebbe sempre facoltà d'accenderlo o prima o dopo e ancorchè la Camera fin d'oggi votasse interamente tutti i capitoli del bilancio che stiamo discutendo, perchè i bilanci rimangono sempre aperti, fintantochè non si sia votata la legge che approva l'entrata e le spese dello Stato.

Ma vi è di più: vi è un'altra osservazione che ebbi già l'onore di fare e che l'onorevole ministro ha anche sviluppato, mi pare, sufficientemente, ed è che, ammesso pure che si trovi questa dimenticanza di un'entrata di 30 o 36 milioni, l'onorevole Cancellieri ha già detto che non riflette l'esercizio del 1869, ma uno degli anni precedenti. Ora è possibile che l'onorevole Cancellieri, egli che studia continuamente i bilanci, che ci incoraggia tutti ad occuparci ad esaminarli, ad analizzarli, ad approfondirli, è egli possibile che ignori che, quando un'entrata come una spesa si riferisce ad un determinato bilancio, supponiamo del 1865, debb'essere rinviata a quell'esercizio e non può iscriversi nel bilancio successivo, in guisa che, se viene veramente riconosciuta la mancanza da lui accennata riguardo ad un'emissione di monete di rame che riflette uno degli esercizi precedenti, l'onorevole ministro dovrà venire a chiedere alla Camera che venga autorizzato ad iscrivere questa nuova somma? Se è una dimenticanza, si correggerà l'errore; se non è acceso il capitolo, verrà a chiedere alla Camera d'accenderlo, ma sopra il bilancio che lo riflette, dove cioè questa emissione ebbe luogo, ma non nell'esercizio 1869.

Dimodochè, stando così le cose, come incontestabilmente non si può negare, mi pare che non occorra più mettere ostacolo alla votazione di questo capitolo.

Voci. Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cancellieri ha formulato così la sua proposta:

« Propongo aggiungersi alla parte del bilancio relativa all'entrata straordinaria lo stanziamento di lire 20,190,446 10 per emissione di moneta di bronzo coniatà dal 1862 al 1866 e non riportata sinora nei bilanci dello Stato. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

**MAUROGÒNATO, relatore.** Dopo le cose dette dall'onorevole Lanza, non mi resta niente ad osservare. Solo dirò che l'onorevole Cancellieri confonde la situazione del Tesoro coi bilanci.

Se fosse vero quello che egli asserisce, sarebbe provato che ci dovrebbe essere un fondo di cassa di 20 o 30 milioni di più, secondo l'ordine del giorno da lui proposto; ma sempre il bilancio del 1869 resterebbe qual è.

**CANCELLIERI.** Domando la parola per una dichiarazione.

Io non pretendo che la Camera deliberi adesso sulla mia proposta; io ho fatto il mio debito di mandarla

al banco della Presidenza, riservando che la Camera deliberi in merito alla medesima dopochè il ministro darà le sue spiegazioni.

**PRESIDENTE.** Allora ella concorda che si voti il capitolo 68 riservando la sua proposta.

**CANCELLIERI.** Certamente.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, il capitolo 68 si avrà per approvato.

(È approvato.)

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 69. *Rimborso allo Stato per parte delle provincie di Avellino, Benevento, Caserta e Campobasso delle spese anticipate per la costruzione della strada provinciale vitulanese da Montesarchio a Pontelandolfo* (Capitolo 61), lire 89,250.

Capitolo 70. *Concorso del Governo francese nella spesa del traforo delle Alpi* (Capitolo 62), 3,500,000 lire.

Capitolo 71. *Rimborso del credito di lire 500,057 46 verso società di assicurazioni in Napoli per carichi di grano perduti ed avariati nella stagione annonaria 1859-1860, pagabili in quindici rate annuali, a cominciare dal 1861* (Capitolo 63), lire 33,340 14.

Capitolo 65. *Contributo delle ferrovie meridionali*, (Regio decreto 12 luglio 1863), lire 36,000.

Capitolo 66. *Importo dei tabacchi in magazzino venduti alla regia*, lire 50,000,000.

Capitolo 67. *Rimborso dei tassati al prestito nazionale.*

Questo è semplicemente per memoria.

**CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze.** Io aveva portato in bilancio per questo titolo un milione, perchè effettivamente i rimborsi ancora dovuti allo Stato per l'imprestito nazionale ammontano ad un milione e mezzo, e si valutava che si potesse percepire un milione. La Commissione ha creduto che, trattandosi di un credito anteriore a quest'anno, anzi anteriore anche all'anno passato, valesse meglio portare questa somma tra i residui attivi della situazione del Tesoro, e non portarli assolutamente in entrata, mettendo il capitolo per *memoria*, per quelle somme che mano mano si potessero rilevare. Io non ho difficoltà di accettare questo sistema, tanto più che esso non muta niente al risultamento generale finanziario dell'annata, poichè, invece di avere un capitolo di entrata, avremo un residuo attivo, il quale diminuirà a misura che si incasserà parte di questa somma. Io però ho voluto fare questa dichiarazione, perchè in qualunque evento non si considerasse questa trasformazione come una diminuzione nelle entrate dello Stato.

**VALERIO.** Io ho aspettato appunto alla fine di tutti questi capitoli, fra i quali ve ne sono molti che si riferiscono a rimborsi, per volgere una domanda al signor ministro, alla quale spero egli vorrà consentire. Ed è che egli ci presenti in una delle prossime tornate,

e prima che si abbia da discutere il bilancio del 1870, uno stato di questi rimborsi, il quale riesca a stabilire con chiarezza e con precisione quanto è stato pagato per questi rimborsi fino a tutto l'esercizio 1868.

Io non mi estendo di più sopra l'oggetto di questa domanda alla quale spero di aver consenziente il ministro delle finanze.

**CAMBRAY-DIGNY**, *ministro per le finanze*. Ben volentieri presenterò alla Camera lo stato quale lo desidera l'onorevole Valerio.

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

**MAUROGÓNATO**, *relatore*. Io ho chiesto la parola per confermare quello che ha detto il signor ministro delle finanze.

La Commissione ha creduto preferibile che il milione dovuto per differenza di prezzo dai contribuenti al prestito nazionale fosse notato soltanto *per memoria*, perchè tale è il sistema adottato in questo bilancio anche per altre partite analoghe. Per esempio, il residuo prezzo dello stabilimento termale d'Acqui, solamente perchè scadeva il 31 dicembre 1868, fu segnato *per memoria* e considerato dallo stesso signor ministro come un resto attivo. Era dunque ragionevole di tenere anche per queste partite il medesimo sistema, tanto più che esse si riferiscono a bilanci ancora più vecchi.

**PRESIDENTE**. Con questo è finita la discussione anche sui capitoli delle entrate straordinarie. Ora si passa alla parte seconda che riguarda particolarmente l'asse ecclesiastico.

**SINEO**. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare.

**SINEO**. L'onorevole Lanza ha supposto che io non avessi capito la proposta dell'onorevole Cancellieri, ma fu all'onorevole Lanza che le parole dell'onorevole Cancellieri non erano giunte perfettamente.

L'onorevole Cancellieri aveva precisamente domandato che si sospendesse la discussione sulle entrate straordinarie...

**LANZA G.** Io intesi benissimo.

**SINEO**... così si è sentito in questi banchi, che sono più vicini, di quello su cui siede l'onorevole Lanza, allo stallo da cui parlava l'onorevole Cancellieri.

L'onorevole Lanza trova che la mia proposta doveva avere luogo alla fine della parte prima del bilancio straordinario. Ora ci siamo arrivati.

Io non sono perfettamente d'accordo coll'onorevole relatore della Commissione circa il modo in cui egli vorrebbe usufruttare i valori provenienti dall'asse ecclesiastico, per dare sesto alle nostre finanze.

Se fosse tempo di fare una discussione seria, io domanderei il permesso alla Camera di esporre i miei concetti a questo riguardo. Ma, sia che in questi concetti potesse consentire l'onorevole ministro Cambray-

Digny, o che non consentisse, lo ripeto, mi parrebbe intempestiva la discussione in questo momento.

Non mi posso fermare sulla considerazione esposta dall'onorevole ministro delle finanze, che questa seconda parte si riferisca ai cespiti stabiliti per mezzo di leggi, per mezzo di convenzioni.

*(Il ministro per le finanze fa segni negativi.)*

L'onorevole ministro fa segni di dissenso; vuol dire adunque che noi dobbiamo deliberare se accettiamo tal quale questa seconda parte del bilancio straordinario dell'entrata, sulla base dei motivi addotti dalla Commissione.

Ora, questi motivi richiedono una discussione; io prego la Camera a sospendere tale discussione sino a che le circostanze ci permettano di giungere ad una conclusione i cui risultati siano invariabili.

**MAUROGÓNATO**, *relatore*. Io temo che l'onorevole Sineo confonda un allegato che contiene alcune mie opinioni personali intorno al modo di pareggiare il disavanzo del 1869 e di abolire gradatamente il corso forzoso, colla relazione della Commissione del bilancio relativamente alla parte che si riferisce alla vendita dei beni dell'asse ecclesiastico.

Questa seconda parte, relativa all'asse ecclesiastico, è tutta fondata sopra le leggi votate dal Parlamento, e non si compone che di presunzioni e di apprezzamenti intorno al ricavato dai beni, ed alle conseguenze che deriveranno dalla vendita di questi beni, sia relativamente all'emissione di obbligazioni, sia relativamente agli interessi di queste obbligazioni.

Dunque non vedo il perchè si dovrebbe sospendere la discussione di questa seconda parte. Se si proporranno cambiamenti al sistema, questi si discuteranno, allorquando verranno presentate le nuove leggi, ma per ora noi non possiamo partire dalla ipotesi di leggi che non esistono. Noi abbiamo detto i motivi delle singole variazioni da noi proposte, le quali furono tutte accettate dal Ministero. Ad ogni capitolo l'onorevole Sineo può fare quelle eccezioni che crede, e la Camera deciderà come crederà più opportuno; ma non saprei perchè si dovrebbe sospendere la discussione di un bilancio che fu compilato in base ad un ordine preciso della Camera, la quale, nell'anno scorso, ha prescritto che si facesse un bilancio speciale per i beni dell'asse ecclesiastico.

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

**SINEO**. Quantunque l'allegato A, annesso al rapporto della Commissione, porti per epigrafe che esso esprime l'opinione personale dell'onorevole relatore, io ho creduto che dal momento in cui la Commissione ha voluto unirlo alla relazione, essa ha creduto di dare un certo peso a questo lavoro, sottoponendolo alle meditazioni della Camera. Se per contro questo non fosse che una specie di deposito negli archivi della Camera, me ne rincrescerebbe; vorrei che si desse a quel lavoro una maggiore importanza.

Quantunque i capitoli che compongono la parte seconda del bilancio straordinario dell'entrata, siano il risultato di leggi e di convenzioni, tuttavia quando si tratta di provvedere, per quanto può concorrere il bilancio del 1869, al nostro avvenire finanziario, noi, discutendo questo bilancio, possiamo anche esaminare se convenga di portare qualche modificazione (per legge, s'intende) a ciò che le leggi attualmente impongono.

Credo che questa grave discussione era opportunamente eccitata dal parere dell'onorevole relatore. Se le circostanze fossero state diverse, per la mia parte mi sarei creduto in dovere di esporre la mia opinione; ma, ripeto, in questo momento mi sembrerebbe cosa intempestiva, perchè ho bisogno che la mia opinione sia discussa in contraddittorio da chi assuma la responsabilità o di respingerla o di accettarla.

Per questo io credo (non faccio proposizioni; mi riferisco alle parti interessate) che realmente sarebbe ragionevole in questo momento di sospendere la discussione di tutto ciò che ci rimane del bilancio attivo e di passare a discutere il bilancio passivo.

**CAMBRAY-DIGNY**, ministro per le finanze. Mi pare che sia ormai abbastanza chiaro che l'allegato A, come ha detto l'onorevole Maurogònato, è cosa staccata dalla relazione della Commissione, è una opinione speciale dell'onorevole relatore sopra il da farsi per sistemare le cose finanziarie italiane.

Evidentemente, o signori, qualunque sia il ministro il quale avrà a continuare nell'opera intrapresa, la questione dovrà discutersi largamente davanti alla Camera, e dovrà discutersi evidentemente quando sarà discussa nel suo complesso la questione finanziaria.

Ora a me pare che, a proposito del bilancio speciale dell'asse ecclesiastico, questa discussione veramente non potrebbe farsi. Il bilancio dell'asse ecclesiastico è fatto sulle basi sancite dalla Camera nel decorso anno; esso si appoggia alle leggi, le quali sono state dalla Camera emanate, e si appoggia poi a dei dati che sono sembrati sufficienti e che sono i soli che si sieno potuti avere per formulare delle cifre approssimative. Ecco in che cosa consiste questo bilancio dell'asse ecclesiastico.

Divergenze sostanziali tra la Commissione e il Ministero non ce ne sono relativamente a questa parte del bilancio, ed ecco il perchè. Dapprincipio ce n'erano delle enormi. Il ministro aveva formolato questo bilancio, basandosi sui risultati del primo semestre del 1868.

Ora egli è evidente che, quando si suppongono le vendite ad una certa cifra, le entrate e le spese di questo bilancio dipendono da codesta cifra. Se invece le vendite diminuiscono, diminuiscono pure le entrate e le spese.

Avvenne adunque che li primo bilancio proposto

era stato fatto sui dati del primo semestre del 1868, mentre nelle cifre della colonna intitolata *Variazioni comunicate successivamente alla Commissione*, si prese norma dalle cifre del secondo semestre, ed anzi degli ultimi mesi del 1868.

Questo produsse la grande variazione tra le prime previsioni e le seconde. Ed in questo io debbo dichiarare che il secondo calcolo fu combinato in certo modo insieme coll'onorevole Commissione, la quale, venuta a pigliare in mano questi documenti, allorchè appunto i risultati delle vendite erano sostanzialmente variati, fece avvertire come non si potesse più stare a quelle previsioni che risultavano dalle vendite fatte da principio. E difatti la Commissione nell'esaminare queste cifre le ha tutte accettate per intero, se si eccettua quella del capitolo 66 del primo progetto, che da 524,000 è ridotta a 400 mila lire. Sul resto la Commissione ha accettate per intero tutte le cifre del Ministero.

Visto adunque questo stato di cose, considerato che questa specie di previsione è veramente tutta una presunzione fondata sul supposto che le vendite del 1869 si continueranno nelle proporzioni delle vendite degli ultimi mesi del 1868, visto quanto vi è d'incerto in questa specie di previsioni, a me pare che veramente non varrebbe la pena di fare su questo argomento una profonda discussione.

Io del resto ne lascio giudice la Camera, e sono, almeno per ora, a sua intera disposizione.

D'altronde faccio riflettere, quello che ho già accennato testè, che, qualunque sia il ministro, dovrà senza dubbio essere posta una somma in bilancio relativamente a questa parte delle entrate dello Stato per il regolare andamento dell'amministrazione.

Aggiungerò finalmente uno schiarimento all'onorevole Sineo.

Quando dianzi io parlava di cifre che erano tutte conseguenza necessaria di leggi e di convenzioni già approvate, in sostanza constatazione di crediti, parlava di quelle quattro o cinque cifre che restavano del bilancio straordinario; non aveva inteso per niente accennare a queste speciali dell'asse ecclesiastico.

**SINEO**. Domando la parola per una dichiarazione.

**PRESIDENTE**. Ha la parola.

**SINEO**. Riducendosi d'accordo l'importanza di questa seconda parte a calcoli meramente conghieturali, credo che possiamo andare avanti. S'intende però che non resterà pregiudicato il diritto ai deputati di discutere le questioni che sono state sollevate dall'onorevole relatore della Commissione.

**PRESIDENTE**. Secondo il primo progetto, i capitoli relativi all'Asse ecclesiastico, entrata ordinaria, erano per memoria; ma ora, secondo le variazioni comunicate successivamente alla Commissione debbono mettersi ai voti.

Comincerò dal capitolo 69. *Prodotti dell'ammini-*

strazione dei beni demaniali. A questo capitolo Ministero e Commissione assegnano la somma di lire 16,004,029.

(È approvato.)

Capitolo 70. *Rendita di censi e canoni amministrati dal demanio.*

A questo capitolo è assegnata dal Ministero e dalla Commissione la somma di lire 9,500,000.

(È approvato.)

Capitolo 71. *Alienazione delle obbligazioni ecclesiastiche.*

La Commissione assegna a questo capitolo la somma di lire 22,300,631 72.

LANZA G. In questo capitolo si suppone di poter ricavare questa somma di lire 22,300,631 72 dall'alienazione delle obbligazioni ecclesiastiche, le quali già sono state emesse e contemplate nei 400 milioni che il Governo aveva facoltà di procurarsi.

La Commissione ha già fatto notare nella sua relazione come quest'entrata possa realizzarsi solamente in un caso, cioè a dire quando la Banca Nazionale, la quale, sopra deposito di altrettante obbligazioni, ha fatto al Governo un'anticipazione di 100 milioni, sia stata rimborsata di questa somma mediante alienazione di queste obbligazioni depositate.

Allo stato attuale delle cose, credo che la Banca si sia rimborsata già di 13 o 14 milioni, quindi resterebbero a collocare obbligazioni per 86 milioni circa, e la Banca, della somma che essa ha anticipato al Governo, ha diritto di rimborsarsi prima che il Governo possa emetterne altre.

La Commissione ha chiesto a questo riguardo spiegazioni al Ministero, e l'onorevole ministro, riconoscendo in fatto che la cosa stava come venne esposta, dichiarò che avrebbe cercato di stabilire un accordo colla Banca, affinché questa avesse differito almeno sino a dopo il 1869 di rimborsarsi del suo prestito. Ora, in questo stato di cose, sarebbe forse conveniente di mettere questo capitolo solo per memoria; poichè la Banca ha in ciò un diritto che deriva da un contratto.

Per modificare questo contratto non so se occorrerà un voto del Parlamento; se non occorrerà, tanto meglio, il ministro potrà, quando il contratto sia modificato, inscrivere con un decreto reale questa somma fra le entrate maggiori.

Faccio quest'osservazione per ovviare all'effetto che potrebbe fare nel pubblico l'inscrivere nel bilancio una somma per obbligazioni, che tutti sanno essere nei diritti della Banca di alienare a suo pro finchè sia rimborsata. Questo fatto essendo conosciuto da tutti, non vorrei che si desse luogo a dubbi sulla sincerità delle cifre che si scrivono in bilancio. Giacchè è d'altronde evidente che, se rimanesse fermo il contratto colla Banca, questa somma non potrebbe entrare nel bilancio del 1869.

CAMBRAY-DIGNY, *ministro per le finanze.* L'onorevole Lanza ha perfettamente ragione. Non ho portato questa cifra in bilancio se non se nel concetto di fare colla Banca un supplemento di convenzione per ritardare d'un anno gli effetti della convenzione dell'ottobre 1867, e questa transazione colla Banca ha effettivamente avuto luogo. Nel presentare l'altra convenzione che ho annunziata presenterò anche questa, affinchè il Parlamento sia in piena cognizione della cosa e la sanzioni, qualora la riconosca necessaria.

LANZA G. Ho nulla a proporre dopo le spiegazioni date dall'onorevole ministro; mi occorre solo che questa dichiarazione fosse fatta pubblicamente.

PRESIDENTE. Debbo inscrivere questa somma per memoria?

MAUROGONATO, *relatore.* Non va tutta per memoria. Non va iscritta per memoria che la somma di diciassette milioni relativa al valore delle obbligazioni.

LANZA G. (*Interrompendo*) Mi scusi: una volta che la convenzione ha avuto luogo, il Ministero ha facoltà di inscrivere tutta in bilancio.

Se non avesse avuto luogo la convenzione, allora io avrei presentata la mia proposta.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, ritengo che la Camera abbia approvato il capitolo 71 nella cifra di lire 22,300,631 72.

(È approvato.)

Capitolo 72. *Interessi dovuti allo Stato sulle obbligazioni ricevute in pagamento.* A questo capitolo è assegnata la somma di lire 448,326 67.

(È approvato.)

Capitolo 73. *Prodotto della vendita dei beni provenienti dall'asse ecclesiastico.* A questo è assegnata la somma di lire 42,166,058.

(È approvato.)

Capitolo 74. *Rimborsi e prodotti eventuali.* A questo è assegnata la somma di lire 400,000.

(È approvato.)

Capitolo 75. *Tassa straordinaria per lo svincolo dei benefizi.* A questo è assegnata la somma di lire 1,500,000.

CHIAVES. Domando la parola.

Rilevo dalla relazione che le previsioni le quali erano state poste innanzi dal Ministero furono ridotte alquanto dalla Commissione, perchè tutti coloro i quali avessero diritto a svincolo avevano già approfittato del vantaggio loro accordato dalla legge.

Io credo che questo motivo non sia pienamente esatto, perchè, se vi è ritardo, credo che questo provenga eziandio da che sono molte le liti che vertono davanti ai tribunali fra coloro i quali credono aver diritto allo svincolo, e coloro che lo contrastano.

Ad ogni modo, qualunque sia colui il quale avrà ad approfittare di questo vantaggio, dovrà pagare la tassa.

Ma, senza soffermarmi a questa che credo non sia

che una inesattezza di valutazione, se non vado errato, per quanto riguarda alcune delle provincie d'Italia, venne presentato un progetto onde eliminare certi dubbi, i quali avevano appunto impedito lo svincolo dei benefizi, e decidere a chi appartenesse questo diritto di svincolo, specialmente per quanto riflette i decreti luogotenenziali che emanarono nel 1860.

Questa proposta di legge, per cui venne nominata una Commissione, credo sia già stata dalla Commissione esaminata, e che il relatore sia in grado di dare spiegazioni di ciò che essa abbia creduto di fare in proposito.

Quindi io pregherei il relatore di quella Commissione a voler dire a qual punto sieno i lavori della Commissione medesima.

**PIROLI.** Se l'onorevole Chiaves allude al progetto di legge che fu presentato dal ministro di grazia e giustizia e che concerne i provvedimenti proposti pei benefizi e le cappellanie in alcune provincie del regno, rispetto ai quali nel 1862 si tenne sospesa per legge la determinazione del quanto i patroni dovranno pagare in corrispettivo della liberazione e svincolo dei beni che ne costituivano la dotazione, la relazione di questo progetto di legge è stata presentata da me nella seduta del 20 aprile scorso e verrà in discussione quanto prima.

Se questa dichiarazione basta all'onorevole Chiaves, io non avrò nulla da aggiungere, altrimenti sono pronto a dare tutti gli schiarimenti che può desiderare.

**CHIAVES.** Io alludeva appunto al progetto di legge a cui ha accennato l'onorevole Piroli e lo ringrazio dei suoi schiarimenti. Sono ben lieto di aver fatte queste osservazioni, affinchè la Camera vegga che la riduzione notevole fatta dalla Commissione al preventivo del Ministero, non si è fatta, non perchè non vi sia più nulla a percepire e non si possano sperare somme maggiori, ma solo perchè vi sono contestazioni davanti ai tribunali, finite le quali, il preventivo del Ministero avrà certamente ragione su quello della Commissione.

**FIASTRI.** Io, a questo proposito vorrei fare una raccomandazione al signor ministro delle finanze. Quando si tratta di svincolare dei benefizi, occorrono tali e tanti documenti, tali e tante cautele presso l'amministrazione finanziaria, che davanti ai tribunali non si esigerebbe altrettanto per conoscere dei diritti dei patroni, ove sorgesse un conflitto fra diversi interessati.

Mi pare invero che le finanze dello Stato non sieno poi tanto interessate nel riconoscere la validità dei diritti dei patroni, in quanto che esse ricevono per effetto di una legge una parte del prezzo, qualunque sia per essere il vero proprietario o possessore dei fondi soggetti a patronato: in altri termini, il diritto reale delle finanze non può mai confondersi o venire in contrasto col diritto dei patroni, e deve bastare il semplice possesso del gius di patronato dipendente dal-

l'effettivo esercizio di nomina per accordare senza più lo svincolo del beneficio. Se sorgono questioni fra diversi pretendenti al diritto di patronato, queste naturalmente vanno ad esercitarsi sulla parte di fondo o di prezzo che per legge rimane sciolto da oneri, e che costituisce veramente la proprietà affrancata e commerciale come bene allodiale.

Tanto è ciò vero, che nei rogiti che si fanno di svincolo dei benefizi, si dichiara prima di tutto che le finanze dello Stato nulla garantiscono a coloro in cui favore sono i beni stessi svincolati. Se perciò lo Stato nulla garantisce, pare a me che le cautele potrebbero essere minori. Ciò diminuirebbe di molto la cura che gratuitamente si assume lo Stato di sindacare, esaminare diritti che non toccano l'interesse delle finanze, allevierebbe il lavoro ai propri impiegati, e farebbe entrare assai più sollecitamente nelle casse pubbliche quelle somme che sono il corrispettivo dello svincolo del beneficio. Ciò si attiene necessariamente a quel sistema di burocrazia che noi ogni giorno lamentiamo, ma che in pratica non sappiamo mai scongiurare; anzi, per una fatalità di sistema, andiamo sempre aggravando.

Prego pertanto il signor ministro delle finanze affinchè voglia dare le occorrenti disposizioni onde, salvo l'interesse dello Stato, e impregiudicati lasciando i diritti dei terzi, si abbia a procedere con tutta facilità e sollecitudine nel disbrigo di questo genere d'affari.

**CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze.** Io prenderò cognizione dell'andamento speciale di questa parte di servizio, ma non dissimulo che mi pare assolutamente necessario che le finanze prendano tutte le loro cautele per consentire allo svincolo di un beneficio a favore di un patrono, inquantochè tante sono le pretese e di tante specie, che una certa correntezza nell'amministrazione potrebbe essere molto dannosa all'erario. Non ostante, ripeto, farò quello che sarà possibile per facilitare e rendere più agevoli questi svincoli.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, ritengo che il capitolo 75 sia approvato nella somma di 1,500,000 lire.

(È approvato.)

**Capitolo 76. Tassa del 30 per cento sui beni degli enti soppressi in Lombardia.** A questo capitolo la Commissione assegna la somma di lire 835,142.

(È approvato.)

Così è finita la discussione del bilancio dell'entrata.

Prego poi la Commissione di coordinare, conforme ai risultati delle votazioni, il riassunto di questo bilancio per preparare la legge generale.

L'ordine del giorno porterebbe il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici; ma se la Camera lo consente, annunzierò prima di tutto che la Giunta delle elezioni ha partecipato al presidente che nella tornata pubblica d'oggi ha

verificato non esservi proteste contro i processi verbali dell'elezione del signor marchese Ippolito Cavriani nel collegio di Ostiglia; non ha riscontrato che nell'eletto manchi alcuna delle condizioni dell'articolo 40 dello Statuto e delle qualità richieste dalla legge; e questa deliberazione è stata accolta a maggioranza di voti.

Si dà atto alla Giunta delle elezioni di questa partecipazione, e si riconosce la validità dell'elezione dell'onorevole Cavriani a deputato del collegio di Ostiglia.

#### INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MALDINI.

**PRESIDENTE.** Nella tornata di ieri fu annunciata una domanda che l'onorevole Maldini faceva al ministro della marina, sulla condotta di due bastimenti mercantili italiani in occasione del disastro avvenuto alla fregata austriaca *Radetzky* presso l'isola di Lissa, e il signor ministro della marina dichiarò che avrebbe risposto a questa domanda nella tornata d'oggi.

Quindi do la parola all'onorevole Maldini.

**MASSARI G.** Non sono cose serie; non vi è un Ministero.

**MALDINI.** Ricorda la Camera come negli ultimi giorni di febbraio il telegrafo ci portasse una dolorosa notizia, quella cioè che il venti dello stesso mese nelle vicinanze dell'isola di Lissa fosse saltata in aria la fregata austriaca *Radetzky*.

Questa notizia naturalmente ci ha tutti commossi ed impressionati perchè, se è facile che cotesti avvenimenti succedano in momenti di guerra, è però maggiormente doloroso che possano accadere nei momenti di piena pace, quando le cause rimangono ignote e quando la fregata stessa navigava con tutta tranquillità e faceva esercizi in quelle acque.

Dalle deposizioni, dai rapporti, dalle relazioni ufficiali venute sopra quel disastro si può constatare un fatto, ed è che nelle vicinanze del luogo del disastro vi erano quattro bastimenti mercantili che veleggiavano. Sfortunatamente nessuno di questi quattro bastimenti si è mosso o ha deviato menomamente dalla sua rotta per recare aiuto ai naufraghi.

Il telegrafo ci portava dolorosamente la notizia puranco che 400 vittime fossero perite in quella catastrofe; quindi la Camera potrà riconoscere come se quei bastimenti avessero deviato dal loro cammino e si fossero recati sul luogo del disastro, forse avrebbero potuto salvare un maggior numero di vite umane di quelle che furono salvate da alcune barche che uscirono dal porto di Lissa, e che giunsero sul luogo del disastro soltanto sei o sette ore dopo avvenuta la catastrofe.

Secondo abitudine costante dell'amministrazione austriaca, si è tosto ordinata una inchiesta su questo avvenimento; l'inchiesta pubblicò il suo rapporto, e

dal medesimo risulta che effettivamente quattro erano i bastimenti, come ho detto poc'anzi, che trovavansi intorno alla fregata *Radetzky* o almeno poco discosti; anzi, parmi che l'inchiesta dicesse che uno dei medesimi le era molto vicino, e degli altri tre, due erano a una distanza media e il quarto piuttosto lontano. Però l'inchiesta si ferma solamente sopra due di questi quattro bastimenti, i quali due erano coperti dalla bandiera austriaca, i cui capitani vennero sottoposti a giudizio e puniti. Degli altri due bastimenti l'inchiesta austriaca non fa cenno. Naturalmente da codesto silenzio era ovvio di accorgersi come gli altri due bastimenti dovessero certo appartenere ad una bandiera che non era l'austriaca.

E qui mi piace ricordare la delicatezza avuta dalle autorità austriache nel tacere sopra codesti due bastimenti, poichè dessi, o signori, erano pur troppo due bastimenti italiani, due bastimenti coperti dalla nostra bandiera.

Questo fatto venne nei giorni scorsi riferito sopra alcuni giornali della penisola da certe corrispondenze che quasi arriverei a dire che, se non erano ufficiali, erano quanto meno officiose, tanto erano esatte nel citare gli articoli del Codice marittimo, al quale si riferiva la mancanza dei capitani, e nel riferire perfino le disposizioni date dall'onorevole ministro della marina in proposito; dimodochè adesso era inutile il tacere di più sopra questi fatti. Io credo che probabilmente l'onorevole ministro non sappia neppure di queste corrispondenze scritte da Firenze ad un giornale di Milano, e che poi vennero riprodotte in altri giornali della penisola; ad ogni modo credo sia necessario di parlarne alla Camera, ed è per questo motivo che faccio la mia domanda al signor ministro, dandogli anche così occasione di fare qualche dichiarazione, che credo ora indispensabile nello stato attuale delle cose.

Io quindi domando, se è vero il fatto che ho citato, cioè quello che due bastimenti con bandiera italiana si trovassero in vicinanza del luogo del disastro; se è vero che questi bastimenti abbiano continuamente la loro rotta, senza deviare menomamente per portarsi in aiuto ai poveri naufraghi; io domando finalmente se, sussistendo questo fatto, sia vero che i capitani sono già sotto procedura.

L'articolo 120 del nostro Codice della marina mercantile prescrive ai capitani dei bastimenti di recare soccorso a qualunque bastimento che si trovi in pericolo. Questo articolo, forse per le disposizioni della nostra marina mercantile, potrebbe anche essere superfluo, perchè, se si eccettuano questi due bastimenti, che pare abbiano continuata la loro strada senza recare soccorso ai naufraghi, è certo che la nostra marina mercantile è la prima fra tutte a dare assistenza, in caso di pericolo, ai bastimenti ed ai naufraghi; quindi il caso attuale è propriamente isolato, nè può invo-

carsi a danno o disdoro della brava nostra gente di mare. Però l'articolo 120, come dissi, contempla talè prescrizione, e l'altro articolo 385 prevede evidentemente il caso di un capitano il quale trasgredisca quest'articolo 120, e quindi lo punisce con una certa severità che, forse, al caso attuale, non sarebbe, a parer mio, interamente sufficiente. Ma il Codice è legge, e bisogna rispettarlo.

Certo non voglio precorrere il giudizio che sia per risultare dalla procedura che può essere iniziata, o pregiudicare la posizione di chi non è ancora dichiarato colpevole, perciò non entro maggiormente in cotale questione; solo domando, e prego anzi l'onorevole ministro della mariniera, una volta emanata la sentenza, a volerla far pubblicare, poichè questo sarà un dover nostro per riguardi internazionali, e nel tempo stesso può servire d'esempio, sebbene, ripeto, questo è un caso speciale ed isolato. E dichiaro pure che parmi impossibile sia avvenuto, poichè (e l'onorevole ministro della marina lo sa al pari di me) una delle prime qualità dell'uomo di mare è quella certamente di aver cuore.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

**RIBOTY, ministro per la mariniera.** L'onorevole Maldini, se bene ho capito, m'interrogò su tre punti ben distinti. Il primo, cioè, se al momento in cui la fregata *Radetzky* per lo scoppio della Santa Barbara, andava a fondo, si trovavano nelle acque di Lissa, vicino a quel bastimento, due legni mercantili italiani i quali, secondo il loro dovere, secondo i dettami dell'umanità e secondo anche a quanto prescrive il Codice, avrebbero dovuto correre in soccorso dei naufraghi; se questi legni si sono astenuti dal soddisfare questo sacro dovere, ed abbiano invece continuata la loro rotta, e finalmente, se il ministro della marina, constatata la colpevolezza di tale fatto, abbia sottoposto i capitani di questi bastimenti alla procedura criminale per essere giudicati e condannati come si meritavano. Io credo sieno coteste le domande che mi ha rivolto l'onorevole Maldini.

Due bastimenti coperti dalla bandiera italiana si trovavano infatti nelle acque di Lissa al momento in cui saltò in aria la fregata *Radetzky*, e questi due legni sarebbero, uno il piulago italiano *Leale*, comandato dal signor Pasquale Ventura, di Basilea, e l'altro il brigantino *Rosalia*, capitano Volpe, di Catania.

Effettivamente, in quanto al piulago italiano *Leale* debbo, con sommo mio rincrescimento, dichiarare che quanto hanno asserito i giornali, e quanto disse l'onorevole Maldini, è esatto. Allorchè avvenne lo scoppio della fregata austriaca *Radetzky*, il 20 febbraio prossimo passato, il piulago italiano *Leale* si trovava a poca distanza da questo bastimento, ed invece di correre in aiuto dei miseri naufraghi, il che, se avesse

fatto, avrebbe potuto risparmiare molte vittime, egli preferì continuare la sua strada, senza compiere questo sacro dovere.

Il piulago *Leale* giunse dopo pochi giorni a Trieste: sottoposto alle formalità sanitarie, egli omise nel suo costituito di parlare del fatto della *Radetzky*. Interrogato pochi giorni dopo dal Governo centrale marittimo di Trieste, tanto il capitano del *Leale* (il quale non ha in questo modo giustificato il nome del suo bastimento), quanto i marinai, hanno negato assolutamente di aver assistito a quel doloroso avvenimento. Di più, il capitano Ventura, avendo svelato questo fatto a qualcheduno, venne chiamato dal console, ed interrogato, e davanti ad esso continuò a negare assolutamente d'essersi trovato vicino alla *Radetzky* al momento che questo bastimento saltava in aria; anzi aggiungendo che egli non seppe questo fatto che al suo arrivo al Lussino Grande. Però poco tempo dopo accortosi che era impossibile poter più a lungo celare questa grave sua mancanza, si portò dal console, e piangendo gli confessò la verità, chiamandogli consiglio. Il console lo invitò ad andare a confessare il tutto all'autorità marittima locale, e nello stesso tempo ne fece rapporto al Ministero della marina, il quale deferì tale pratica al Ministero di grazia e giustizia e vennero pertanto sottoposti a processo criminale tanto il capitano quanto l'equipaggio del piulago *Leale*.

In quanto al brigantino *Rosalia*, il console il 27 marzo riferiva al Ministero della marina, che si asseriva a Trieste essersi trovato anche quel brigantino nelle acque del canale di Lissa nel momento in cui la fregata saltava in aria. Allora il Ministero della marina ordinò immediatamente al capitano del porto di Napoli, a cui appartiene il brigantino *Rosalia*, di fare una severa inchiesta, il cui risultato fu che, tanto il capitano quanto l'equipaggio di quel brigantino, negarono assolutamente di aver visto la *Radetzky* saltare in aria.

Dopo il fatto del piulago, il Ministero doveva andare un po' guardingo nell'accettare queste deposizioni: epperò scrisse immediatamente al nostro console a Trieste, onde sapesse indicare il preciso punto in cui si trovava la fregata *Radetzky* al momento della catastrofe e poter così desumere, dietro le informazioni avute e confrontate colle annotazioni del giornale di bordo della *Rosalia*, la più o meno esatta verità delle deposizioni.

Il console di Trieste rispose mandando il giornale l'*Osservatore Triestino* nel quale è stato tradotto un articolo di un giornale austriaco dove era consegnata tutta la inchiesta fatta.

« A quanto riferisce l'alfiere di vascello Barth, si trovava la *Radetzky* a circa 10 miglia al nord-ovest dell'isola di Lissa, e nel momento della catastrofe trovavansi quattro navigli nelle vicinanze, cioè due trabaccoli e

due brigantini. Siccome però non era egli di guardia e non aveva osservato i navigli che trovavansi in vista dopo la catastrofe, Barth non poteva indicare le distanze. L'uno dei trabaccoli che proseguì il viaggio verso Punta della Planca, gli parve distante soltanto circa due miglia marittime; a suo credere, dal bordo di quel naviglio, non soltanto dovevasi aver veduto l'esplosione, ma pur anche uditi i gridi d'aiuto dei naufraghi. Del secondo trabaccolo e del brigantino, che però tenevano il corso verso Punta della Planca, potevasi vedere soltanto la parte superiore degli alberi e delle vele; infine il quarto naviglio era divenuto visibile allorchè passava l'isola di Sant'Andrea, di borina colle mura alla destra. In pari tempo giunsero in vista i legni che accorrevano da Lissa, ecc. »

Da queste comunicazioni, fatte dall'alfiere del vascello Barth, pare che tutti quattro i legni si trovassero a ponente della fregata austriaca, mentre dalle deposizioni fatte dal capitano della *Rosalia* e dal suo equipaggio, confrontate col giornale di Chiesuola di questo bastimento, risulta che esso si trovava nel canale di Lissa dalla parte di Gaza; e, segnato dal Ministero sulla carta il vero punto dove si trovava la fregata austriaca, è risultato che il brigantino italiano si doveva trovare a levante della fregata, e per conseguenza, sopra vento perchè esso spirava dalla parte di scirocco, a circa 15 miglia di distanza.

Per conseguenza il Ministero ha creduto che assolutamente fosse stato impossibile all'equipaggio di quel brigantino di sentire la detonazione di quello scoppio della Santa Barbara della *Radetzky*, nè vederne a quella distanza il folgore. Per conseguenza il Ministero ha dovuto ritenere per buone le deposizioni del capitano della *Rosalia* e del suo equipaggio, e si è limitato a trasferire alle autorità giudiziarie il capitano e l'equipaggio del piulago *Leale*. Questo è quanto io posso riferire all'onorevole Maldini.

**MALDINI.** Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni che si è compiaciuto di fornirmi e che mi ha date molto più ampie di quello che io chiedessi.

Ora mi permetto di fargli una nuova preghiera, ed è che, appunto perchè questa inchiesta fatta intorno al brigantino la *Rosalia* non riesce a carico della marina mercantile italiana, ma anzi viene a diminuire quel carico che forse le si potrebbe fare ingiustamente, sarebbe necessario che la si pubblicasse. Dal momento che si sono pubblicati i fatti un po' alterati, pubblichiamone anche la rettificazione. Questa è la mia preghiera, alla quale spero l'onorevole ministro vorrà aderire.

**RIBOTY, ministro per la marineria.** Io aderisco ben volentieri alla domanda che mi ha fatta testè l'onorevole Maldini, e tanto più volentieri che, essendo ministro della marina, naturalmente mi sta a cuore di attenuare, per quanto è possibile, la cattiva impressione che questo fatto ha potuto recare nel pubblico.

**MALDINI.** Grazie.

**PRESIDENTE.** Questo incidente è esaurito.

#### PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE, E COMUNICAZIONI DEL GOVERNO.

**CASATI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per la soppressione della privativa sulle polveri da fuoco, modificato dal Senato. (V. Stampato n° 178-C.)

**PRESIDENTE.** Questarelazione sarà inviata alla stampa.

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

Secondo la promessa, fatta nell'ultima seduta, ho l'onore di presentare alla Camera, in mio nome ed anche in nome del mio collega il ministro delle finanze, le seguenti convenzioni, relative alle ferrovie che il Ministero sottopone all'approvazione della Camera: (V. Stampato n° 302.)

« 1° Convenzione 30 settembre 1868 colla società delle strade ferrate romane per la retrocessione al Governo della ferrovia ligure e per l'acquisto della linea da Firenze a Massa ;

« 2° Convenzione 4 gennaio 1869 colla società dell'alta Italia per l'appalto dell'esercizio delle linee Firenze-Pistoia-Pisa e del litorale ligure, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Bussoleno-Bardonnèche e per alcune modificazioni alle precedenti convenzioni ;

« 3° Convenzione 10 giugno 1867 colla società delle ferrovie meridionali per l'eseguimento e l'esercizio della linea Foggia-Candela ;

« 4° Altra del 14 ottobre 1868 colla società medesima per esonero dall'obbligo di costrurre le linee di Termoli e Pescara-Rieti ;

« 5° Convenzione 21 ottobre 1868 coi signori Vitali e Francia per formazione di progetti delle linee Termoli e Pescara a sistema economico ;

« 6° Convenzione 19 novembre 1868 colla ditta Guastalla per la ferrovia Torino-Savona ;

« 7° Convenzione 2 novembre 1868, col signor Fazzari per la costruzione della galleria di Stallati ;

« 8° Convenzione 24 marzo 1869 per le ferrovie sarde. »

Altre convenzioni e proposte risguardanti le ferrovie calabro-sicule, e le ferrovie da Modena a Mantova, da Ivrea ad Aosta, da Monza a Calolzio e da Grosseto ad Asciano.

Presento pure, anche in nome del ministro delle finanze, un progetto di legge per la convalidazione del decreto reale 4 novembre 1868, con cui fu autorizzata la spesa straordinaria di lire 1,813,200 per la continuazione di lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto e per servizio delle relative obbligazioni a tutto l'anno 1868.

**PRESIDENTE.** Si dà atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi progetti di legge che saranno passati al Comitato privato.

**VALERIO.** Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a ricordarsi pure della promessa fatta ieri da lui e dall'onorevole ministro delle finanze di accompagnare questa presentazione coi documenti che si riferiscono a queste società, e per mezzo dei quali si possa riscontrarne chiaramente lo stato finanziario.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Non ho potuto portar meco un fascio immenso di carte, ma sono preparati. Intanto vi sono tutte le convenzioni.

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

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno ci richiama alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Si rimase alla discussione dei capitoli relativi alle acque.

Il signor relatore ha facoltà di parlare.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Prima di chiudere la discussione sulla parte straordinaria del bilancio riguardante le strade nazionali, m'incombe l'obbligo di dare conto di due proposizioni per nuove aggiunte esposte alla Camera dall'onorevole ministro pei lavori pubblici in alcuna delle tornate anteriori.

La prima proposta è semplicemente di forma, e consiste nella domanda che fa il Ministero acciocchè, non essendo stati eseguiti alcuni lavori in strade nazionali della Venezia, per le quali erano stanziati i fondi nel bilancio del 1868, e tuttora ricorrendo le ragioni per cui quei lavori occorrono, di guisa che bisogna mandarli ad effetto nel 1869, il Ministero chiede che quei capitoli sieno iscritti nel bilancio di quest'anno.

I capitoli sono designati coi numeri 67, 68, 69, 70, 71, 72 e 73 del bilancio dei lavori pubblici del 1868. Tutti riguardano piccoli lavori di risarcimento alle strade nazionali, come ho detto, della Venezia. Il lavoro di maggiore importanza non supera le lire 20 mila: in complesso costituiscono la somma di lire 104,100.

Questa somma adunque, che non ha riscontro nelle spese del 1868, si tratta d'iscriverla e riportarla nel bilancio del 1869. E ciò essendo coerente alle istituzioni vigenti in materia di contabilità, la Commissione non ha nulla da notare in proposito.

La seconda proposta dell'onorevole ministro pei lavori pubblici riguarda una partita più importante, della quale già ebbe ad occuparsi la Camera, ed, a mozione dell'onorevole Valerio, stabilì che quest'aggiunta dovesse portarsi nelle spese straordinarie mediante un nuovo capitolo.

Tale aggiunta riguarda molti e notevoli lavori di riparazioni divenute necessarie su strade nazionali

di tutte parti del regno, in conseguenza delle stemperate alluvioni della primavera del 1868.

Il Ministero ne dà ragguglio in prolissi elenchi, dei quali io credo che basterà riassumere alla Camera il sunto e l'importanza della somma.

Il primo di questi elenchi o prospetti, come sono chiamati, riguarda le provincie di Torino, Novara e Porto Maurizio, nelle quali i lavori di riparazione di cui si tratta sono stimati per la somma complessiva di lire 301,298. Questa somma il ministro dei lavori pubblici dichiara di grande urgenza, e da non poter preferire le relative opere per la concorrenza di lire 213,179.

Il secondo prospetto appartiene alle provincie di Belluno, Bergamo, Brescia, Firenze, Massa, Modena, Parma, Reggio d'Emilia, Sondrio e Vicenza, ed i lavori di riparazione per queste provincie sono stimati in lire 420,766. Sopra questa somma l'amministrazione dichiara occorrere per opere di maggiore urgenza la somma di lire 227,975.

Il terzo prospetto infine riguarda le provincie di Aquila, Campobasso, Catanzaro, Cosenza, Potenza e Salerno per la complessiva somma di lire 111,630, delle quali occorrono per le spese urgenti lire 56,550.

In complesso i dichiarati prospetti portano in totalità la stima di lire 833,609 di spesa per riparare ai guasti delle alluvioni di che è discorso. A rincontro di tale somma sono emesse le diverse richieste delle principali urgenze specificate dal Ministero ad ogni prospetto; e ne risulta la somma cumulativa di lire 497,504. Sarebbe pertanto questo l'importare del nuovo stanziamento che con un capitolo addizionale si dovrebbe inserire per ultimo nella parte straordinaria del bilancio che ora ci occupa.

L'amministrazione per altro non domanda l'intera somma di 497,000 lire, imponendosi da sè stessa la maggiore economia, e cercando lodevolmente di restringere le riparazioni al puro necessario. Chiede quindi che si stanziino sul bilancio 1869 solo lire 400 mila.

La Commissione, dopo avere esaminato le carte comunicatele, trovò che la spesa è realmente urgente ed anche moderata. Essa quindi non ha nulla da eccepire, e passando sopra a qualche considerazione di forma, che forse potrebbe sollevarsi, vi propone di stanziare la somma richiesta con questo titolo: *Riparazioni urgenti alle strade nazionali per guasti occasionati dalle alluvioni del 1868.*

**PRESIDENTE.** Come ha inteso la Camera, sono due i capitoli che il Ministero propone di aggiungere a quelli che riguardano le strade nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, ed in questa aggiunta la Commissione concorda col Ministero.

Uno di questi capitoli prenderebbe il numero 63 *ter* e la denominazione di *Trasporto di fondi stanziati nei*

capitoli 67 a 73 del bilancio 1868 *pei lavori alle strade nazionali della Venezia non eseguiti in detto anno*, nella somma di lire 104,100.

Se non vi sono opposizioni, io riterrò che questa prima proposta sia approvata.

(È approvata.)

L'altro capitolo (ultimo della sezione del bilancio straordinario relativo alle *Strade nazionali*) da aggiungersi prenderebbe il numero 73 *quater* e la denominazione di *Riparazioni urgenti a strade nazionali per guasti cagionati dalle alluvioni del 1868*, e a questo capitolo si assegnerebbe la cifra di 400,000.

Se non vi ha opposizione, anche questa proposta si avrà per approvata.

(È approvata.)

Ora si passa ai capitoli relativi alle *Acque*.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 64. *Fiume Po (Ferrara) e lavori d'immissione delle acque nelle vasche delle nuove coronelle dette di Capo d'Argine e di Guarda-Ferrarese*, lire 6500.

Capitolo 65. *Torrente Trebbia (Piacenza). Nuovo tratto d'argine a destra presso la foce nel Po*, lire 10,000.

Capitolo 65 bis. *Fiume Ombrone (Grosseto)*. Il Ministero proponeva lire 30,000 per questo capitolo, la Commissione non propone nulla.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Si è andato d'accordo colla Commissione di proporre un progetto di legge appositamente per questa spesa.

PRESIDENTE. Allora non c'è da mettere ai voti niente.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 66. *Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle provincie di Padova e Venezia. Sistemazione (spesa ripartita)*, lire 360,000.

Capitolo 67. *Fiume Mincio (Mantova). Ricostruzione di quattro poste del Sostegno a Governolo*, lire 22,000.

Capitolo 68. *Fiume Brenta (Padova). Ripari per impedire corrosioni alla svolta del Taro*, lire 13,700.

Capitolo 69. *Fiume Piave (Treviso). Sistemazione presso il ponte di Piave*, lire 20,000.

Capitolo 70. *Fiume Tagliamento (Udine). Lavori di sistemazione e ritiro d'argine ai Biasini e presso Ronchis*, lire 29,200.

Spese comuni ai servizi stradali ed idraulici.

Capitolo 71. *Passività arretrate per opere pubbliche non soddisfatte dal Governo austriaco (per memoria)*.

Ora si viene ai capitoli che riguardano *Porti, spiagge e fari*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto.

NEGROTTI. Tra i porti per i quali il ministro e la Commissione hanno creduto di stanziare lire 3,087,000 nella parte straordinaria del bilancio non vedo punto

figurare il porto di Genova; e certo, se ve ne ha uno tra questi che meriterebbe delle preferenze, si è quello appunto di Genova, che è da tutti riconosciuto essere il porto principale d'Italia.

Ma se è utile e conveniente stanziare in bilancio una somma per i lavori a l eseguirsi in questo porto, egli è tanto più necessario, quando si rifletta che lo Stato ha fatta una convenzione col municipio di Genova per la costruzione dei magazzini generali sulle banchine attorno al porto stesso; la città si è obbligata a costruire i magazzini, la cui spesa ammonterà a tre milioni di lire. E lo Stato, dal canto suo, si è assunto l'obbligo della costruzione delle banchine (*calate*) per poter accedere ai medesimi, e per caricare e scaricare le navi che potranno comodamente accostarsi alle banchine predette.

Ora, ognuno vede come sarebbe difficile che, terminati i magazzini generali, loro si potesse accedere, ove lo Stato non facesse contemporaneamente incominciare i lavori delle banchine.

Di leggieri comprenderete, signori, che i lavori idraulici richiedono di molto maggior tempo che non quelli che si eseguono nella terra, e quindi vede la Camera come sia necessario che si faccia questo stanziamento.

Io certo non voglio stabilire confronti, nè mi oppongo a tutte le somme votate pei diversi porti, di cui nei capitoli 72, 73, 74 e seguenti, ma vorrei almeno che la Camera trattasse con eguale stregua un porto che, come dissi, è uno dei più importanti tra i porti nazionali.

Se la Camera poi non vuole aggravare la condizione delle nostre finanze, lo si può facilmente.

Allorquando è stata fatta la cessione delle ferrovie alla società dell'alta Italia, s'inseriva nella convenzione l'articolo 11, così concepito: « La compagnia concorrerà alle spese dei lavori assunti dal Governo per il porto di Genova nella somma di tre milioni in numerario od in lavori preventivamente approvati dal Governo.

Or bene, ad ogni piè sospinto noi vediamo che, allorchè una società ferroviaria qualunque si impegna alla costruzione di qualche opera nella quale lo Stato deve concorrere, certo quella società non lascia trascorrere molto tempo senza chiedere allo Stato che sborsi la somma cui si è obbligato; e non sono ancora trascorsi quindici giorni che noi abbiamo votata una somma di 590,625 lire e 93 centesimi, quale quota di concorso che lo Stato doveva alla società ferroviaria dell'alta Italia nella spesa dalla stessa società anticipata per l'eseguita sistemazione, dal 1862 al 1865, degli argini del Po e del Lambro per i tratti compresi tra il ponte Mariotto e la ferrovia verso Piacenza, in provincia di Milano.

A me pare che l'esattezza che dalle società ferroviarie richiedesi dallo Stato nel soddisfare ai suoi im-

pegni, lo Stato possa ragionevolmente pretenderla dalle società medesime.

Si domandi quindi alla società ferroviaria dell'alta Italia un'anticipazione di 400,000 lire per porre mano ai lavori delle banchine del porto di Genova, a fronte dell'obbligazione che si è assunta nella legge 14 maggio 1865, colla quale le furono cedute le ferrovie, e di certo non avrà a lagnarsi di eccessivo rigore, giacchè da quell'epoca a questa parte non ha ancora sborsato un centesimo, e ciò con non indifferente danno delle finanze nazionali, avvegnachè sono già trascorsi quattro anni senza decorrenza d'interessi, e senza che lo Stato abbia in nessuna guisa usufruito di quel capitale che ha diritto sia speso in lavori nel porto di Genova.

Io spero che tanto la Commissione quanto il signor ministro non vorranno opporsi a questa mia domanda, e che la Camera vorrà ammettere che s'isciva nella parte straordinaria del bilancio la somma di 400,000 lire in un nuovo capitolo col numero 71 *bis* e colla denominazione: *Spesa per la costruzione di banchine nel porto di Genova*.

Mi riservo di presentare tra poco un ordine del giorno relativo a questa mia proposta.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Quando si stava per proseguire sollecitamente i lavori che erano stati deliberati per la sistemazione ed ampliamento del porto di Genova, gli ufficiali superiori delegati all'esame di più progetti da parte del Ministero della guerra, avvertirono come fosse opportuno di modificare alquanto il sistema delle sovrastrutture del molo, specialmente verso la sua estremità, acciò si presti meglio all'opera di difesa militare.

Fu bene che quel lavoro non fosse stato continuato. Ora, si sta studiando la modificazione che venne suggerita dal Genio militare, e i lavori saranno ben presto ripresi ed alacramente continuati.

Si rassicuri dunque l'onorevole Negrotto e creda che in brevissimo tempo si potrà por mano anche all'altro progetto e stipulare nuovi contratti.

Questa è la sola causa per cui fu ritardata la prosecuzione di quei lavori.

In quanto poi alle 400 mila lire che egli proporrebbe che fossero domandate alla società dell'alta Italia, per applicarle alla costruzione dei lavori assunti da questa società, non mi pare che si possa senza le necessarie pratiche ordinare l'introduzione di questa somma nel presente bilancio, ed io non potrei far altro che accettare la raccomandazione dell'onorevole Negrotto, di sollecitare cioè la società dell'alta Italia a spendere la detta somma in quei lavori.

**VALERIO e NEGROTTA.** Domando la parola.

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

**VALERIO.** L'onorevole Negrotto ha toccato una questione che è abbastanza grave; una questione nella

quale ci troviamo, si può dire, ad ogni piè sospinto, quando si parla di società.

Io mi ricordo, quando si fece la vendita delle strade ferrate del Piemonte alla società dell'alta Italia, che io diedi il debito apprezzamento ai vari obblighi che si addossavano a quella società, apprezzamento che vedo pur troppo che non era abbastanza in senso pessimista, quale lo fu il risultato.

Quella società deve, tra le altre cose che si tennero in conto di prezzo pagato (notate bene, pagato per uno stabile che rende effettivamente per loro dal 1° aprile 1865 fino ad oggi in denaro sonante che è entrato ed entra nelle sue casse) un concorso di tre milioni nella spesa delle opere che si dovevano fare in Genova. Ora dall'aprile 1865 all'aprile 1869, sono quattro begli anni che questi tre milioni, senza produrre un centesimo d'interessi a favore dello Stato, sono rimasti ancora a mero beneficio della società dell'alta Italia.

Io vorrei sapere se vi devono ancora rimaner molto tempo, perchè, nello stato attuale del credito, il denaro che lo Stato si procura costa il 10 per cento, e quella società non lo avrebbe potuto trovare al disotto dell'otto all'otto e mezzo per cento. Questa somma d'interessi è perduta, ed è una bella somma già molto superiore a quella che domanda l'onorevole Negrotto sia stanziata nel bilancio dei lavori pubblici.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** L'onorevole Valerio ha già implicitamente indicato che la società dell'alta Italia si è soltanto obbligata a spendere 3 milioni nei lavori del porto di Genova, ma nelle obbligazioni assunte da questa società non è espresso che essa debba propriamente versare nelle casse dello Stato questi tre milioni. Essa deve spenderli a suo tempo nei lavori del porto...

**VALERIO.** Versare o spendere.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici...** e quando di questi lavori sia ordinata l'esecuzione. La società non si è mai rifiutata di sborsare questa somma o di erogarla in quei lavori. Insorsero delle questioni sulla forma da darsi ai lavori, e per coteste discrepanze sulle forme i lavori furono sospesi. Ma la società, ogni qual volta fosse invitata a versare quella somma per determinati lavori, la sborserà sicuramente. Non si può dunque dire che la società per tre o quattro anni abbia fruito indebitamente degli interessi relativi ai tre milioni, nè ch'essa abbia ritenuto indebitamente questa somma nelle sue casse, od avesse dovuto farne il versamento in una sola volta. La società era evidentemente obbligata a fare questo versamento a mano a mano, secondo il proseguimento dei lavori.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

**NEGROTTA.** L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici crede che la società sia obbligata a fare queste opere, ma si inganna, inquantochè nell'articolo che te-

stè ho citato non è detto già che la società dovrà fare queste opere, ma bensì che *la compagnia concorrerà alle spese dei lavori*, ecc. L'ammontare quindi di tale concorso deve essere sborsato nelle casse dello Stato.

L'onorevole signor ministro diceva inoltre che, se si è tardato a fare sborsare dalla società questa somma, è stato per la circostanza che si dovettero fare delle modificazioni ai piani relativi alla costruzione delle banchine.

So che per alcuni tratti i piani furono definitivamente approvati e che, se è pur vero che per taluni altri vi è qualche vertenza ancora pendente relativa ad espropriazioni, ciò non toglie che, prima che sia spirato l'anno, questa vertenza possa essere terminata. D'altronde mal si comprende come intanto non potrebbesi por mano ai lavori in quei tratti che ebbero già tutte le volute approvazioni, e sui quali non verte contestazione di sorta alcuna. Se nessuna somma ora alloghiamo in bilancio, noi perderemo sei mesi di tempo utile, non approfittando della stagione estiva, la più adatta per i lavori idraulici.

Sostenne pure l'onorevole ministro non essere necessario che tale somma sia stanziata in bilancio, poichè dal momento che la società si è obbligata a concorrere nelle dette spese per 3 milioni, basterà che la inviti a sborsarne una parte perchè lo debba fare.

Ciò è quello appunto che io dubito si possa mandare ad effetto, perchè, ove la somma non fosse messa in bilancio, potrebbe avvenire facilmente che, oltre a non essere regolarmente spesa, la Corte dei conti si rifiutasse alla spèdizione dei relativi mandati. Quindi io credo che sarebbe più opportuno, tanto più visto che l'onorevole ministro non si oppone a questo stanziamento, che questa somma si mettesse in bilancio. Ove poi la Camera credesse che il signor ministro possa riscuotere questa somma dalla società delle ferrovie dell'alta Italia e por mano ai lavori senzachè vi sia la necessità di mettere questa somma in bilancio, allora io sono soddisfattissimo, e mi basta prendere atto delle dichiarazioni testè fatte dall'onorevole ministro pei lavori pubblici.

**CALVINO.** Prima di cominciare la discussione dei singoli capitoli che riguardano i lavori da farsi ai porti, alle spiagge ed ai fari, io sono in dovere di chieder conto all'onorevole ministro dei lavori pubblici d'un progetto di legge che riflette i porti ed i fari, che egli avrebbe da lungo tempo dovuto presentare nell'interesse del pubblico servizio e per adempiere alle prescrizioni della Camera.

La Camera ricorderà che nel gennaio del 1867 il ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Jacini, presentò un progetto di legge per lavori da farsi ai porti ed ai fari. Il suo successore, l'onorevole Giovanola, ritirò questo progetto di legge, e dopo sei mesi, in giugno, lo ripresentò modificato. Egli nel nuovo progetto

di legge escludeva una gran parte dei lavori relativi ai porti e fari, e ciò unicamente per ragioni di economia, pur riconoscendo l'importanza di questi lavori. Egli proponeva di conservare nel progetto di legge i più importanti, che erano già incominciati e che non si potevano abbandonare; in quanto agli altri che si mettevano da parte, e che egli riconosceva pure importantissimi, il ministro Giovanola proponeva, per non ritardare di molto questi lavori, che le rappresentanze locali anticipassero quelle quote di concorso che erano in dovere di dare secondo la legge vigente dei lavori pubblici; ed il ministro era contento se si fosse arrivato a cominciare questi lavori senza impegnare i bilanci del 1868 e del 1869.

Quando questo progetto di legge del ministro Giovanola venne in discussione, era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Cantelli, il quale adottò questa massima, come l'adottò la Commissione parlamentare; e siccome molti deputati, che erano interessati ad ottenere i lavori dei porti che erano stati messi da parte, insistevano perchè fossero aggiunti, dopo una viva discussione, la Camera, a proposta dell'onorevole Damiani, venne ad una deliberazione.

Leggo l'ordine del giorno Damiani, votato nella seduta del 17 febbraio 1868:

« La Camera invita il Ministero a presentare, dopo la discussione sui nuovi provvedimenti finanziari, la proposta per l'esecuzione di quei lavori che erano nel disegno Jacini, e che furono lasciati nei disegni posteriori, salvo l'accertamento del concorso dei comuni e delle provincie interessate, e passa all'ordine del giorno. »

Vede la Camera che quel progetto di legge era rimandato dopo la discussione sui nuovi provvedimenti finanziari; ma quei provvedimenti, che erano la modificazione della legge sul registro e bollo, la legge sul macinato, la legge sulla regia cointeressata dei tabacchi ed altri, non solo furono discussi, ma furono votati ed applicati, ed intanto quel progetto di legge non è ancora stato presentato. Ed aggiungo inoltre che è cessato il motivo per cui il ministro ritardava allora questi lavori, poichè il bilancio del 1868 fu votato, quello del 1869 sta per votarsi, epperò presto saremo giunti a quell'estremo a cui voleva arrivare il ministro dei lavori pubblici, quello cioè di non stanziare i fondi per questi lavori marittimi che nel bilancio del 1870.

Io so che il ministro dei lavori pubblici mi risponderà che c'era da studiare, che sono state invitate le Commissioni locali a pronunciarsi su questi lavori, che è stata invitata a pronunciarsi anche la Commissione permanente dei porti e fari; ma, a dire il vero, non so persuadermi come, trattandosi di lavori marittimi, che un ministro dei lavori pubblici presentava in un progetto di legge sin da due anni e mezzo per essere immediatamente cominciata la loro costruzione,

si debba di nuovo e si continui a studiare, e il progetto di legge non si vede ancora comparire. Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi una risposta soddisfacente per me e per le popolazioni che attendono questi urgentissimi lavori, e mi auguro che egli non solo sarà al caso di presentare senza indugio questo progetto di legge, ma altresì di assistere alla sua discussione ed approvazione, e di vederne l'attuazione.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** L'onorevole Calvino ha fatto menzione dell'ordine del giorno che fu adottato dalla Camera il 17 febbraio 1868 nell'atto in cui si discuteva una legge relativa a varie opere marittime. Dirò che, dopo l'impegno assunto dal mio predecessore di presentare questa legge, la quale avrebbe dovuto comprendere le opere marittime non inchieste nella legge promulgata l'8 giugno 1868, molti studi si sono fatti per l'adempimento di quelle promesse, e per la compilazione dei necessari progetti; ma intorno ad alcune opere marittime vi fu discrepanza fra i tecnici sul modo di condurle. Una Commissione permanente pei lavori marittimi fu istituita nel 1868 con decreto reale, ma questa Commissione non ha potuto radunarsi per la prima volta senonchè nel periodo dal 5 al 15 aprile di quest'anno, essendo composta di membri residenti in vari punti del regno. Era d'altra parte conveniente che si riunisse quando avesse potuto avere sott'occhio molti progetti, e portare un assennato giudizio sopra i medesimi.

Essa adunque prese ad esaminare molti problemi relativi ai porti d'Italia, ed in queste sedute che durarono 10 giorni ha dato le sue complete risoluzioni. Se l'onorevole Calvino lo desiderasse, potrei leggere un sunto dei giudizi profferiti da questa Commissione; ma credo che ciò sia affatto inutile. Queste risoluzioni riguardano il porto di Genova, quello di Trapani, quello di Catania, sul quale la Commissione ha dovuto venire a conclusioni diverse da quelle adottate negli anni precedenti; riguardano inoltre i porti di Savona e di Porto Fino, il cantiere navale di Pozzuoli, quello di Vico Equense, il bacino di carenaggio di Trapani, il bacino di carenaggio e scalo d'alaggio in Brindisi, il compimento del porto di Bari, lo sbarcatoio di Licata, il nuovo porto mercantile di Napoli, il porto di Cagliari, il porto d'Oneglia, la sistemazione del porto di Porto Maurizio, la sistemazione del porto di San Remo ed il porto-canale di Pesaro.

Queste sono le principali opere marittime su cui la Commissione permanente ha portato il suo esame e prese definitive risoluzioni.

Alcuni dei progetti relativi a questi lavori sono già allestiti, altri si stanno compilando o modificando, e verranno a tempo debito sottoposti alla Camera perchè prenda intorno ad essi le sue risoluzioni, e voti i fondi necessari per la loro esecuzione.

In generale si è calcolato che tutte queste nuove o-

pere marittime, per mettere i porti italiani in buono stato e renderli tali da servire molto meglio di quel che facciano presentemente al commercio ed alla marina, verranno a costare da 13 a 14 milioni, di circa 6 dei quali lo Stato potrà rivalersi sugli altri enti interessati, sicchè la spesa che rimarrà definitivamente a suo carico sarà di circa 8 milioni. Naturalmente tutti questi lavori non possono essere eseguiti d'un tratto, ma ripartitamente, e sarà cura di chi assumerà, dopo di me, la direzione dei lavori pubblici, di sottoporre all'approvazione della Camera i relativi progetti.

**MASSARI GIUSEPPE.** Io mi era iscritto in questo capitolo, perchè intendeva di richiamare l'attenzione della Camera sopra un argomento che mi sta molto a cuore.

**PLUTINO AGOSTINO.** Bari.

**MASSARI GIUSEPPE.** Precisamente. Sopra il porto di Bari; ed intendeva di rivolgere su di esso la considerazione dell'onorevole Pasini, ministro dei lavori pubblici, al quale mi piace oggi più che mai manifestare i sensi della mia speciale riverenza ed affezione. (*Si ride*) Ma, nella condizione in cui ci troviamo, dopo l'annuncio dato poc'anzi dall'onorevole presidente del Consiglio, a dir vero io non credo che la discussione sarebbe seria. Tanto più che l'onorevole ministro attuale potrebbe prendere degl'impegni...

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

**MASSARI GIUSEPPE...** che poi sventuratamente per la sua assenza dal pubblico ufficio non sarebbe più in grado di mantenere, e tanto più perchè l'onorevole ministro attuale, il quale gode della mia piena ed intera fiducia, potrebbe essere surrogato da un ministro il quale m'ispirasse un sentimento contrario. Quindi è che io rinunzio alla parola. (*ilarità*)

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** A tranquillità dell'onorevole Massari dirò che, anche i lavori progettati per il porto di Bari, furono esaminati dalla Commissione ed approvati interamente; fu solo eccepita la costruzione di un frangi-onde proposto rimpetto ai trafori esistenti presso alla rada del molo nuovo.

**GRAVINA.** Dopo quanto ha risposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici al mio amico l'onorevole Calvino, io non avrei più nulla a dire; soltanto pregherei l'onorevole nostro presidente a voler dare lettura del mio ordine del giorno, colla speranza che il signor ministro lo accetterà.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno dell'onorevole Gravina...

**GARAU.** Io ho chiesta la parola.

**PESCETTO.** Io pure.

**PRESIDENTE.** Li ho notati, ed a loro turno avranno la parola; stieno tranquilli.

L'ordine del giorno proposto dall'onorevole Gravina è il seguente:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volere presentare un progetto di legge ri-

sguardante la definitiva sistemazione del porto di Catania, e passa all'ordine del giorno. »

Il signor ministro ha sentito l'invito fatto dall'onorevole Gravina? (*Breve pausa*)

Chi tace acconsente. (*Si ride*)

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Ma, perdoni, la Commissione ha trovato molto da dire sui lavori proposti pel porto di Catania, i quali devono essere profondamente modificati. Io credo che i lavori ritenuti opportuni verranno certamente sottoposti all'approvazione della Camera ed eseguiti. Ma io confesso che veramente, in questi frangenti (*Si ride*), non potrei impegnarmi di presentare alla Camera il relativo progetto di legge.

GRAVINA. Io so che tutti gli studi che sono stati fatti dal Genio civile governativo e da quello provinciale riguardo la sistemazione del porto di Catania vennero presentati alla Commissione permanente; e so altresì che detta Commissione approvò a grandissima maggioranza il progetto. Quindi non capisco come ora il signor ministro venga a dire che la Commissione è stata dissidente nelle conclusioni e non ha approvato nulla.

A me consta che questa Commissione approvò gli studi e i lavori fatti con sei voti contro tre; e sei voti parmi che costituiscano la maggioranza.

Pregherei quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volermi chiarire su questo.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Io non posso ammettere, come ha detto l'onorevole Gravina, che la Commissione permanente abbia approvato questi lavori, anzi in qualche parte li ha disapprovati, e ne propose una riforma; questo è quanto risulta dai processi verbali della Commissione permanente.

GRAVINA. Chiedo perdonò; vuol dire che il capo del servizio del Ministero dei lavori pubblici non sapeva quello che si dicesse.

A ogni modo, sia che la Commissione permanente abbia approvato, sia che approverà, non dubito punto che l'onorevole signor ministro metterà ogni cura perchè questo benedetto progetto riguardante il porto di Catania venga presentato senza dilazione ulteriore.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Ecco una nota tratta dai processi verbali della Commissione permanente:

Progetto di sistemazione del porto di Genova.  
Porto di Trapani. Molo del Ronciglio.  
Sistemazione del porto di Catania.  
Molo di protezione alla marina di Amalfi.  
Sistemazione del porto di Savona.  
Scalo di alaggio a Portofino.  
Cantiere navale a Pozzuoli.  
Cantiere navale a Vico Equense.  
Bacino di carenaggio a Trapani.  
Bacino di carenaggio e scalo di alaggio a Brindisi.

Compimento del porto di Bari.

Sbarcatoio a Licata.

Nuovo porto mercantile a Napoli.

Nuovo porto di Cagliari.

Sistemazione del porto di Oneglia.

Sistemazione del porto di Porto Maurizio.

Sistemazione del porto di San Remo.

Porti-canali di Pesaro.

GRAVINA. Io ho avuto le mie informazioni dal capo del servizio dei lavori pubblici, e certamente quella rispettabilissima persona non avrebbe avuto nessun interesse a dirmi cosa inesatta. Intanto pregherei l'onorevole ministro a voler deporre i documenti riguardanti gli studi fatti per la sistemazione del porto di Catania. (*Interruzioni*)

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Posso dire all'onorevole Gravina che, se verrà al Ministero, gli saranno comunicati i documenti.

GARAU. Fino dal 1848 la deputazione sarda reclamò costantemente l'apertura del porto di Terranova come uno dei bisogni principali dell'isola.

L'onorevole Jacini, nella legge che propose per le opere marittime, prese in considerazione questa domanda e propose lire 300,000 circa per l'acquisto di un cavafango a vapore, appunto per aprire l'entrata di questo porto.

Io sperava che quando il Ministero ha accettato l'ordine del giorno Damiani, avesse anche accettato ciò che si riferiva in quel progetto di legge al porto suddetto.

Ora sono stato assai dolente nel vedere che nella nota che l'onorevole ministro lesse delle opere marittime a farsi, il porto di Terranova è stato affatto dimenticato.

Voglio sperare che il signor ministro supplirà a questa dimenticanza.

Trattasi di un porto situato in faccia all'Italia, che apre la più breve e diretta comunicazione tra l'isola ed il continente; avvicinare gl'isolani al continente è il desiderio della Sardegna, e deve essere pur quello del Governo.

Ogni settimana, come altra volta ho fatto osservare, un vapore approda in quel porto; ma nessuno può profittare dell'approdo di questo vapore per la distanza in che si colloca dal paese nella lontana rada. Questa corsa, allo stato attuale, costituisce una pura perdita per le finanze. Quindi, anche per utilizzare la spesa che a questo riguardo fa lo Stato, converrebbe divenire a quest'operazione.

Spero che l'onorevole ministro, considerando che l'ordine del giorno Damiani, approvato dalla Camera, si riferiva anche all'apertura del porto interno di Terranova-Pausania, vorrà anche comprenderlo nella nuova legge da proporsi.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Forse l'onore-

vole Garau non ha bene inteso a quali lavori si riferisca il prospetto degli studi fatti dalla Commissione permanente pei lavori marittimi...

*Voci.* Permanente? La permanente non c'è più!

PASINI, *ministro pei lavori pubblici.* Questo è il titolo che fu dato nel decreto reale alla Commissione all'atto della sua istituzione.

Non è che la Commissione (da chiamarsi come si vuole), non è che la Commissione abbia esaurito l'esame dei lavori marittimi da farsi, essa non poteva portare la sua attenzione che sopra quei lavori marittimi pei quali esisteva qualche rapporto, qualche progetto o qualche studio, ma evidentemente la Commissione sarà radunata di nuovo ad intervalli, ed allora proseguirà i suoi esami ed i suoi studi sopra vari altri porti, ed altre opere marittime, e necessariamente anche sul porto di Terranova: non è certamente escluso questo porto dagli studi ulteriori della Commissione.

GARAU. Desidero unicamente fare osservare all'onorevole ministro che questo porto era già compreso nel progetto Jacini; che non si tratta d'una domanda nuova, ma d'una domanda che era già stata esaudita, e che essendo solo stata sospesa dall'onorevole Cantelli, non si ha che a ripigliare la somma già a tale scopo altra volta bilanciata.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Negrotto, Pescetto e Valerio propongono alla Camera questa deliberazione:

« La Camera, considerando la somma necessità di predisporre i porti del regno alle grandi transazioni commerciali conseguenti dal taglio dell'istmo di Suez; considerando che non si debbanoprocrastinare maggiormente le disposizioni contenute nella legge del 14 maggio 1865, n° 2279, agli articoli 11 della convenzione colla società dell'alta Italia e 31 di quella colla società delle romane, delibera la iscrizione sul bilancio dei lavori pubblici del 1869, nella parte straordinaria, dei due capitoli seguenti:

« Capitolo 72 bis. *Lavori nel porto di Genova*, lire 400,000.

« Capitolo 72 ter. *Lavori nel porto di Savona*, lire 250,000. »

L'onorevole Negrotto ha già svolte le ragioni che riguardano la prima proposta, ora spetta all'onorevole Pescetto.

PESCETTO. Io non dirò che brevissime parole. La legge 14 maggio 1865 che riordina le varie reti delle ferrovie italiane, stabiliva che la ferrovia ligure dovesse passare al gruppo delle romane e prescriveva, come disse l'onorevole mio amico Negrotto, che quella società dovesse spendere, per lavori di miglioramento e di maggior garanzia e sicurezza del porto di Genova, una somma di tre milioni, e in pari tempo una somma di due milioni per l'assicurazione e per l'ampliamento del porto di Savona.

Io veramente non so comprendere come d'allora in poi non si sia venuto mai a domandare a questa società l'adempimento di due prescrizioni così formali e così importanti per i nostri interessi commerciali.

Intanto egli è un fatto che grandi avvenimenti succedono nel Mediterraneo, che il commercio dell'Oriente lasciando la via scoperta da Vasco di Gama, quella cioè del capo di Buona Speranza, riprende le antiche vie dell'Oriente e del Mediterraneo.

Egli è un fatto altresì che il taglio dell'Istmo di Suez, quantunque non ancora ultimato e non rendente ancora possibile la navigazione dei grandi legni, avvia già per mezzo dei nostri legni mercantili una grande quantità di merci in Italia e nella Francia.

La Francia da parecchi anni, da quando cominciò ad appoggiare la grande impresa del Lesseps, ha speso milioni e milioni nel porto di Marsiglia, lo ha reso di un accesso il più possibilmente facile e il meno costoso, ha sussidiato ampiamente società di navigazione a vapore, ed ha ottenuto grandiosi risultati nel suo commercio con l'Egitto, con Bombay e con tutta l'Indo-Cina.

Una società la quale non ha mai mancato di grande ardimento, ha stabilito, di sua iniziativa privata, un servizio a vapore tra l'Egitto e l'Italia che dà risultati già molto soddisfacenti, e che ha avviate moltissime merci, e dirò pure parecchi milioni, in soli sei mesi, direttamente in Italia, anzichè farli passare, come per lo innanzi, da Marsiglia per poi mandarli da noi; e ha prodotto pure una esportazione dall'Italia di due o tre milioni per l'Egitto.

Ma, signori, se i nostri porti non sono migliorati, se lo sbarco e l'imbarco delle merci e dei passeggeri non è reso così facile e così poco costoso come in altre città marittime estere, specialmente come a Marsiglia e a Trieste, egli è certo che il commercio dell'Indo-Cina, stato già proprietà degli Italiani nel medio evo, continuerà a rimanere una memoria storica per noi e non diverrà mai un fatto positivo.

Io non verrò a domandarvi, nella condizione delle nostre finanze, che vogliate imporvi dei sacrifici troppo gravi o straordinari; io soltanto vi chiedo di volere approvare la proposta che, cogli onorevoli Negrotto e Valerio, io pure vi faccio (*Interruzione a bassa voce del deputato Valerio*), di obbligare cioè il Governo ad esigere dalle società, a mente della legge 14 maggio 1865, il soddisfacimento degli impegni da esse assunti verso di noi.

Con l'articolo 11 della convenzione con la società dell'alta Italia, fu stabilito che questa società dovesse concorrere nella spesa dei lavori di miglioramento del porto di Genova per la somma di 3 milioni, come vi ho già detto. Nell'articolo 31 della convenzione con la società delle romane-toscane fu egualmente stabilito che essa dovesse concorrere all'eseguimento dei lavori

di assicurazione del porto di Savona, e particolarmente della sua stazione delle merci, per la somma di 2 milioni.

Sono oramai, o signori, decorsi circa quattro anni dacchè queste convenzioni sono fatte, e sono oramai quattro anni che quelle due società tengono a loro disposizione, cogli'interessi, che in certo modo avrebbero dovuto tornare piuttosto a vantaggio dei porti sopra accennati, anzichè ad utile loro personale, i 2 e 3 milioni prefissi. Pare oramai giunto il tempo che il Governo debba assolutamente pretendere da queste società il soddisfacimento agli impegni contratti, ed alle prescrizioni della legge che avete votata.

Io non saprei veramente se il ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Pasini, possa dirmi che non sia approvato un progetto definitivo per i lavori della stazione merci nel porto di Savona; può darsi che dallo stadio in cui si trovava quella pratica al giorno d'oggi, siano venute delle nuove deliberazioni; a me però consta positivamente che nel 1866 una Commissione mista del municipio e dei capitani marittimi di Savona, Commissione alla quale il municipio di Savona ed i miei elettori vollero che io prendessi parte, fu invitata ad esaminare il luogo ridotto allo scopo sopradetto, e che si addivenne di comune accordo all'accettazione di quel progetto, il quale fu ammesso poi anche completamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io, ripeto, non so se dal 1866 in poi sieno sopravvenuti nuovi fatti; ma mi permetta la Camera di dichiarare che non credo possano essi, in ogni caso, avere modificato quel progetto che era stato studiato con molta cura, attenzione e cognizione della località da un egregio ispettore del Genio civile; quindi io debbo ritenere che quel progetto è approvato assolutamente.

In questo stato di cose, io domando, o signori: vogliamo noi per risolverci ad agire attendere che le acque del mar Rosso vengano a domiciliarsi nei nostri porti? Oppure vogliamo che il commercio dell'Oriente, che fu già tanta gloria e ricchezza dell'Italia, diventi un'assoluta proprietà delle altre nazioni, mentre noi altri completamente vi rinunziamo? Vogliamo, infine, come mi suggerisce egregiamente il mio amico Valerio, tutelare più gl'interessi di due società che gl'interessi generali del paese?

Io raccomando alla Commissione ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'ordine del giorno che gli onorevoli Negrotto, Valerio ed io abbiamo avuto l'onore di proporre, e che essi, spero, vorranno accettare.

CALVINO. Io mi meraviglio della facilità con cui l'onorevole mio amico Gravina si contenta della presentazione, e dell'accettazione per parte del ministro, di un ordine del giorno per la presentazione di un progetto di legge per i lavori del porto di Catania, quando

egli ha l'esperienza che l'ordine del giorno del 17 febbraio 1868 non ha avuto ancora la sua esecuzione.

Io veramente non posso essere soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli vi dice che la Commissione permanente dei porti e fari si è occupata dei lavori che devono essere compresi nel progetto di legge che noi aspettiamo; soggiunge che questa Commissione si deve riunire molte altre volte, e che quando poi questi studi saranno ultimati allora si presenterà il progetto di legge.

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

CALVINO. Dica dunque quando presenterà il progetto di legge, così avrò subito finito. Non ripeterò che questo progetto fu presentato due anni e mezzo fa, e che quindi si deve supporre che questi lavori fossero già stati studiati dal ministro che presentava quel progetto di legge per l'esecuzione dei lavori medesimi; convengo che qualche volta osservazioni posteriori possono richiedere che si studiino di nuovo dei progetti che già si credevano studiati abbastanza. Ma tutto ha un limite.

La Commissione permanente dei porti e fari ha riesaminati questi lavori, si è pronunziata sui medesimi, e, se non tutti, almeno in parte li ha approvati. Il ministro dei lavori pubblici dovrebbe presentare subito il progetto di legge per quei lavori che la Commissione permanente ha già definitivamente approvati.

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto prima che la Commissione tenne le sue sedute dal 5 al 15 aprile. I processi verbali di queste sedute furono compilati e messi, dirò, sott'occhi del Ministero verso il 20 di aprile, non più presto. Gli studi della Commissione riguardano molti porti, molti lavori marittimi da farsi sulle coste d'Italia. Questi studi furono fatti in parte sopra progetti già allestiti e che furono da essa approvati, in parte sopra progetti che essa non ha potuto interamente approvare. In alcuni casi infine la Commissione ha determinato la natura dei lavori da farsi, e per questi lavori saranno successivamente allestiti i progetti.

Il Ministero adunque potrà benissimo presentare un progetto di legge nel quale siano compresi quei lavori per i quali si hanno i progetti regolari, ma non potrà mai comprendere quei lavori per cui gli studi non sono ancora compiuti e per cui mancano le perizie.

In questo senso solo io mi sono opposto a quanto ha detto l'onorevole Calvino, che il Ministero attenda di aver radunati questi progetti per presentarli tutti insieme alla Camera. Il Ministero presenterà sicuramente i progetti principali quando saranno regolarmente allestiti, e la Camera determinerà allora a suo piacimento quali debbano essere di preferenza eseguiti ed in qual numero di anni, ed assegnerà i fondi necessari.

Quanto poi all'onorevole Pescetto che mi parlava del porto di Savona, dirò che per questa parte fu già

approvata la nuova darsena, che deve servire per la stazione ferroviaria delle merci, che furono approvate le scogliere basse e di Sant'Erasmus e le banchine tra la grotta e la piazza de' sali. Quanto al molo di protezione alla bocca del porto fu determinato che questo debba essere tracciato più al largo.

Questi sono i lavori discussi ed approvati per il porto di Savona, ed il Ministero ne curerà certamente la sollecita esecuzione, anche valendosi dei fondi che secondo la legge di concessione della ferrovia ligure del 1865, avrebbero dovuto essere contribuiti dalla società delle ferrovie romane, alla quale è ora succeduta la società dell'alta Italia.

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

**SANGUINETTI.** Se l'onorevole relatore accetta senz'altro la proposta degli onorevoli Negrotto, Pescetto e Valerio, io non ho che dire; altrimenti mi riservo la parola.

**CALVINO.** Mi premeva di dichiarare che io ho parlato in occasione dei porti e fari, ma non ho proposto alcuna somma nel bilancio che abbiamo attualmente in discussione; invece è stato l'onorevole Pescetto che ha fatto una proposta determinata. Io sperava anzi che l'onorevole Pescetto mi avrebbe appoggiato nel desiderio che ho espresso che venga presentato al più presto possibile il progetto di legge che io reclamo, nel quale sono compresi lavori urgentissimi del porto di Savona.

Io prego l'onorevole ministro di fare una separazione tra i lavori marittimi, che sono già studiati ed approvati, dagli altri che sono in studio, onde questi non ritardino quelli, e lo prego a presentarre subito il relativo progetto di legge onde non siano più ritardati quei lavori urgentissimi ai porti che erano richiesti dal ministro Jacini sino dal gennaio 1867.

**GRAVINA.** Vorrei dirigere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Desidererei sapere il nome di quei porti su cui la Commissione permanente ha compiuto i suoi lavori; e, per quanto si riferisce agli altri non compiuti, desidererei conoscere quando l'onorevole ministro verrà riunire la Commissione stessa.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Ho già dato lettura della nota dei lavori marittimi su cui la Commissione permanente emise il suo giudizio, e fra questi figura la sistemazione del porto di Catania. Pel nome dei porti io non posso che riferirmi alla comunicazione che ho già fatto.

Su tante altre opere la Commissione si è riservata di pronunciarsi nelle sue prossime sedute.

Io non posso dire di più.

**GRAVINA.** Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni datemi. A me premeva di constatare che la Commissione ha esaminato i lavori riguardanti la sistemazione del porto di Catania, ed io sono sicuro che

il ministro, dietro le dichiarazioni fatte, presenterà subito il relativo progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Spetta la parola all'onorevole Monti, relatore.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io, come relatore del bilancio dei lavori pubblici, dovrei dire qualche parola sulla proposta degli onorevoli Negrotto, Pescetto e Valerio.

Certamente io non posso disconoscere l'importanza della proposizione che essi hanno fatta, e dirò anche che apprezzo grandemente l'elevatezza delle ragioni con cui l'ha appoggiata l'onorevole Pescetto. Ho procurato di fare il possibile per tener dietro a ciò che chiamerei il titolo giuridico dell'oggetto sopra cui egli ha parlato anche a nome dei suoi colleghi, ed a cui allegava la proposta d'aumento di due nuovi capitoli per l'iscrizione in bilancio di circa 600 mila lire (se ho bene compreso) pel corrente esercizio 1869.

Io ho notato la legge a cui egli si è riferito a questo riguardo, e confesso il vero che non ho potuto comprendere il legame che passa tra la sua proposta e la legge medesima, che pure ho richiamato dalla biblioteca e che ho qui presente.

Mi è sembrato che l'onorevole ministro pei lavori pubblici gli abbia risposto in coerenza; e vorrei lusingarmi che avesse soddisfatto alla sua domanda, e fattolo persuaso a che non insistesse ulteriormente nello stanziamento di quella somma.

Comunque, allo stato delle cose, faccio anche riflettere che la legge, cui l'onorevole Pescetto si è riportato, riguarda patti con società che non sono chiari e manifesti. Anzi, confusi appariscono e tali che nè io nè la Commissione abbiamo avuto agio di esaminare; per cui non avremmo sul momento nemmeno pronte le idee per poter sostenere una discussione approfondita sul soggetto. Qui non si tratta di una derivazione da legge precisa e patente, come succede per tante altre partite nella proposta ministeriale del bilancio, le quali, quantunque non portino stanziamento di fondo, pure non sono omesse di registrare. Di tali partite ve ne ha molte nel bilancio del 1869; ma mancano le notate dai proponenti, come chiunque può vedere nel riassunto che abbiamo sott'occhio.

In conseguenza, io credo che la Commissione, allo stato delle cose, non possa pronunziarsi nè accettare un aumento così notevole; tanto più che, come la Camera ricorderà, le somme dell'attuale bilancio sono andate sempre considerevolmente aumentando.

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

*Voci.* Ai voti!

**SANGUINETTI.** Non dirò che poche parole. Se si trattasse di fare un'aggiunta di 650 mila lire a carico del bilancio dello Stato, tuttochè fossero spese da farsi nella provincia di Genova e nel circondario di Savona, io sarei titubante a votare questa somma, poichè venne

pur troppo il tempo che, anche in fatto di lavori pubblici, dobbiamo limitarci alle sole spese richieste da circostanze necessarie ed urgenti.

Ma, nel caso attuale, la somma proposta non viene a carico delle finanze dello Stato.

La società dell'alta Italia, subentrata ad altre società che scomparvero, per questa parte è obbligata a concorrere nei lavori del porto di Genova ed in quelli del porto di Savona, concorso che la medesima avrebbe dovuto prima d'ora effettuare, se l'opposizione mossa dal Genio militare ai piani approvati pel porto di Genova non avesse trattenuto il Governo dal richiamare detta società all'adempimento degli assunti impegni.

Ora, che propongono gli onorevoli Negrotto, Pescetto e Valerio? Che lo stato si serva immediatamente di questo credito maturato, riscuota cioè dalla società dell'alta Italia 400 mila lire da spendersi subito nel porto di Genova, ed altre 250 mila lire per il porto di Savona. Come si vede, le finanze dello Stato non riceverebbero aggravio alcuno, solo per regolarità dei conti, ed onde non vi sia pericolo che l'amministrazione dello Stato spenda senza riscuotere, io completerei la proposta degli onorevoli Pescetto, Negrotto e Valerio in modo che s'iscrivesse nel bilancio attivo, la cui discussione non è ancora chiusa, la somma di 650,000 lire, da esigersi dalla società dell'alta Italia, e che pure s'iscrivesse in questo bilancio un capitolo di spesa correlativo.

In questa guisa, a parer mio, le finanze dello Stato non avrebbero, lo ripeto, carico di sorta, poichè o l'amministrazione esigerà dalla società dell'alta Italia (come ne ha il diritto secondo la legge 14 maggio 1865) la somma, e la spenderà; o non potrà esigerla, e non la spenderà.

Perciò, allo stato delle cose ed udita la risposta data dal relatore, io propongo che per quest'oggi la questione si sospenda; che la Commissione esamini la legge e le circostanze di fatto, e che domani col suo parere presenti alla Camera due capitoli, l'uno da inserirsi nel bilancio attivo, l'altro nel bilancio dei lavori pubblici, lo che non altera punto le relative cifre dei bilanci attivo e passivo.

Se inscriviamo in questo bilancio lire 650,000 di spesa, inscriviamo pure altre lire 650,000 di entrata, e queste ultime non sarebbero tratte dalla tasca dei contribuenti, ma bensì dalla cassa della società dell'alta Italia.

**VALERIO.** L'onorevole Coriolano Monti, nella sua qualità di relatore della Commissione generale del bilancio, ha esternati alcuni dubbi rispetto al nesso che abbia la proposta fatta con le convenzioni che furono dall'onorevole mio amico Pescetto distesamente citate.

La connessione è molto semplice; signori, è una connessione di danaro.

La società dell'alta Italia, colla convenzione del 1864 approvata con legge del 1865, colla quale le furono vendute le strade ferrate delle antiche provincie, si addossava l'obbligo di concorrere per tre milioni nei lavori che il Governo aveva assunto di fare al porto di Genova. Ora, da quell'epoca sino ad oggi, di quei tre milioni quella società non ha erogato un centesimo.

Ma, si dice, e con qualche ragione: questo è un rimborso. È vero, perchè è detto: *concorre nei lavori*; ma i lavori li fa fare lo Stato, o li fa fare la società? Già io penso che, nelle condizioni in cui siamo rispetto alla società, sarà molto meglio che lo Stato eseguisca esso i lavori, e che esiga una volta questo rimborso.

I lavori che sono specialmente necessari al porto di Genova, oggi consistono appunto nella continuazione delle calate. E qui vengono a proposito le osservazioni che faceva l'onorevole Negrotto, notando che il Governo ha assunto un altro obbligo speciale verso la città di Genova, che è quello di dare l'area per fondare i fabbricati e le calate che occorrono per formare i magazzini generali a Genova, per cui quella città spenderà circa tre milioni.

Quanto alla società di Savona il nesso è pure chiarissimo. Nel dare alla società delle romane la costruzione della ferrovia ligure, per il che abbiamo dato un premio di 38 milioni a quella società, essa assunse l'obbligo di concorrere per due milioni nella spesa occorrente per preparare la sede necessaria allo stabilimento di una stazione di merci nel porto di Savona; ed anzi più specialmente nelle opere che bisognano in quel porto all'oggetto di preparare la sede occorrente a quella stazione. Dunque quanto al legame è molto chiaro.

Se poi la Commissione desiderasse di studiare meglio la questione, io non so che cosa diranno i miei colleghi, quanto a me non mi opporrei a che questa deliberazione si rimandasse a domani. Ma certo non è nella convenienza del Tesoro di ritardare ancora queste opere, perchè ritardandole l'unico risultato a cui si arriva, è questo, che si lascia il danaro nelle casse di quelle società senza alcun beneficio e ad interesse perduto.

Qui non è il caso di una maggiore spesa. È il caso di utilizzare dei crediti che abbiamo e che sono parte di prezzo di cose che abbiamo vendute o date e che da quattro anni sono goduti da altri, non dallo Stato.

La questione qui è di arrestare questo impiego infruttifero che ha trovato modo di fare lo Stato. Mi rincresce che non sia presente il presidente del Consiglio il quale è l'autore di queste convenzioni... (*Interruzioni vicino all'oratore*)

Ma non importa, come autore di queste convenzioni almeno almeno si ricorderebbe che gli argomenti che si riferiscono a questi concorsi di queste due società si fecero brillare davanti agli occhi del Parlamento per

vincere quella disgraziata legge che fu chiamata del riordinamento delle ferrovie.

Per tutte queste ragioni, io spero che la Camera ed ora e dopo (se la Commissione domanda del tempo per studiare meglio la questione) vorrà approvare quest'ordine del giorno che non rappresenta una maggiore spesa, ma rappresenta un avviamento a mettere in regola la contabilità che abbiamo con queste due società.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Sanguinetti propone che, quando la Camera approvasse la deliberazione presentata dagli onorevoli Negrotto, Pescetto e Valerio, deliberasse pure d'iscrivere nel bilancio attivo, come da riscuotersi dalla società dell'alta Italia, per un suo concorso a senso della legge 14 maggio 1865 pel porto di Genova, lire 400,000, per quello di Savona lire 250,000.

Però, dopo aver fatto questo emendamento alla proposta Negrotto, Valerio e Pescetto, egli vorrebbe che si sospendesse la votazione sull'una e sull'altra proposta, finchè la Commissione non abbia verificato e dato il suo parere in proposito.

**PASINI, ministro dei lavori pubblici.** Il Ministero non mette in dubbio sicuramente che la società dell'alta Italia non abbia assunto quelle obbligazioni che furono indicate dall'onorevole Valerio circa il porto di Genova. Non si mette neanche in dubbio che la società delle ferrovie romane non abbia assunte altre obbligazioni relative al porto di Savona.

Il Ministero non ha mai smesso l'idea di far adempiere da queste società gli obblighi assunti. Tanto è vero che, relativamente al porto di Savona ha già fatto compilare i progetti relativi alle opere che debbono essere fatte a miglioramento di quel porto. E così pure furono già quasi per intero compilati; i progetti dei lavori da farsi nel porto di Genova, e quando amendue questi progetti siano condotti a compimento, i lavori del porto di Genova e del porto di Savona saranno sicuramente eseguiti.

Abbiamo oggi presentato alla Camera una serie di convenzioni relative alle strade ferrate, tra le quali avvi quella che riguarda la retrocessione allo Stato della ferrovia ligure, che era stata concessa alla società delle ferrovie romane, e la cessione dello Stato alla società dell'alta Italia di questa stessa ferrovia ligure. Io credo che sarebbe molto più opportuno di riservare l'esame di codeste questioni al momento in cui la Camera discuterà il merito di queste convenzioni, ed esaminerà le nuove obbligazioni assunte dalle società. Mi pare che per ora potrebbe essere sufficiente di raccomandare al Ministero di non indugiare ulteriormente a fare eseguire dalle società cui spettano i lavori circa i porti che furono stipulati nelle convenzioni. Io non saprei anche, se la Camera ritardasse a domani le sue deliberazioni, che cosa aggiungere di più a questo proposito.

**PRESIDENTE.** Questa sarebbe una proposta sospensiva più larga.

**PESCETTO.** Io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle spiegazioni che ha voluto dare rispetto al porto di Savona; ma mi permetto di osservargli che il prolungamento della scogliera di Sant'Elmo ed il prolungamento del molo del porto, non sono i lavori accennati da me e dai miei amici che mi hanno appoggiato in questa proposta.

Quelli ai quali si riferisce l'onorevole ministro sono lavori di difesa del porto stabiliti, prescritti e resi obbligatori per la società delle ferrovie romane, o per quella che gli succedette, poichè è fatto indiscutibile che il Governo, cedendo la ferrovia ligure con dei vantaggi, impose in pari tempo degli oneri alla prima società, come a tutte quelle che potevano eventualmente surrogarla.

L'articolo 31 della convenzione colla società romana-toscana stabilisce che quella società debba predisporre quanto occorre nell'area acquee del porto di Savona, perchè la società ferroviaria possa impiantarvi la stazione marittima. Ora, i lavori che conseguono da quest'articolo di convenzione, e che sono stati tradotti nel progetto tecnico al quale ho poc'anzi accennato, consistono appunto in escavazioni e muri di sponda, i quali non hanno nulla a che fare col prolungamento del molo di Sant'Elmo, il quale tende essenzialmente ad impedire il trasporto delle arene e della terra nell'interno del porto, ed a rendere tranquille e sicure le acque nell'interno del porto.

Del resto, io ringrazio nuovamente il ministro dei lavori pubblici di essersi occupato di questa vitalissima questione, dell'impedire cioè l'interramento che si produce nel porto di Savona. Era un bisogno così sentito che certamente non poteva sfuggire alla sua preveggenza.

Dal momento che da tre o quattro anni in qua si tiene nel porto di Savona un cavafanghi a vapore, il quale, a dir vero, lavora solo tre o quattro giorni ogni mese, giacchè è uno dei cavafanghi più sdrusciti e dei meno bene intesi, che costa più di manutenzione che non valga l'opera sua; ma comunque sia, giacchè lo si tiene là, e si fa qualche lavoro di escavazione, era naturale che si pensasse ad impedire che il lavoro, fatto con una grave spesa per parte dello Stato, non fosse continuamente distrutto dalle correnti che trascinano delle sabbie nel porto.

Lo ripeto, non è a questo lavoro che io e l'onorevole mio amico Valerio accennavamo, ma a quelli iscritti in un capitolo della parte straordinaria del bilancio; sono quelli che derivano dall'articolo 31 della convenzione colla società delle ferrovie romane per il porto di Savona, dall'articolo 11, per il porto di Genova, della convenzione colla società dell'alta Italia.

Non domandiamo, come ha visto la Camera, un nuovo aggravio al paese, non abbiamo nè punto nè

poco questo scopo; noi domandiamo semplicemente, e la nostra idea fu completata dall'onorevole Sanguinetti, che il ministro faccia pagare dalle società quanto hanno preso impegno di pagare colla convenzione del 1865, e di buon grado accettammo l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti che cioè nel bilancio attivo dello Stato siano iscritte le due partite che domandiamo, e lo siano iscritte anche in quello passivo del Ministero dei lavori pubblici.

Colgo questa occasione per dichiarare all'onorevole mio amico Calvino che, se non ho appoggiato colle parole la di lui proposta, non l'ho punto osteggiata, e non la osteggio.

Nei considerando dell'ordine del giorno che ho proposto alla Camera ho detto: *i porti del regno*. Quindi non faccio questione locale, faccio, o signori, una questione generale di commercio e di navigazione, di quel commercio e di quella navigazione che furono già la prima sorgente della ricchezza della patria nostra, e che voglio sperare siano per riprendere l'antica prosperità, e forse superarla.

Quindi prego i miei onorevoli colleghi a voler votare l'ordine del giorno che vi abbiamo proposto.

*Voci. Ai voti!*

**PASINI**, ministro *pei lavori pubblici*. Debbo dare una breve spiegazione all'onorevole Pescetto.

Fra i lavori relativi al porto di Savona, che furono presi in esame ed approvati dalla Commissione, avvi la nuova darsena da servire di stazione ferroviaria delle merci, e questa fa parte certamente dei lavori che furono contemplati nella convenzione. Le sciogliere e la prolungazione del molo sono opere accessorie.

**PRESIDENTE**. Metto ai voti prima di tutto la proposta sospensiva.

**PESCETTO**. Io pregherei l'onorevole Sanguinetti dopo le spiegazioni da me date a ritirare questa proposta.

**LANZA G.** La respingeremo.

**SANGUINETTI**. Io ritiro la mia proposta sospensiva, poichè essa non serviva ad altro che a fare in modo che i membri della Commissione potessero chiarirsi meglio, che i fatti esposti dagli onorevoli Valerio e Pescetto e da me sostenuti erano esatti, ed è per questo che chiedeva che si sospendesse sino a domani, ma poichè mi pare così evidente che, mettendo queste somme tanto nel bilancio attivo, quanto nel passivo, le cifre del bilancio non sono punto alterate, e la Camera può fino d'ora votare la proposta Pescetto, Valerio e Negrotto, ritiro la proposta sospensiva.

*Voci. Ai voti! ai voti!*

**MONTI CORIOLANO**, *relatore*. Io credeva che, dopo le ampie e rassicuranti spiegazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, gli onorevoli preopinanti Negrotto e Pescetto si sarebbero contentati e non avrebbero maggiormente usato, mi sia permesso il dirlo, delle circostanze in cui noi tutti ci troviamo. Mi rincresce di dover dimostrare un certo rammarico, per-

chè pare si ponga tutto lo studio a far sì che la Commissione non possa essere illuminata in questa materia. Tutti sanno come le convenzioni emananti dalla legge del 1865 sieno state seguite da sotto-convenzioni e da contro-convenzioni, in guisa che la materia si è fatta molto intricata.

Si è ben più volte esaminata, ed io stesso ho sempre riconosciuta, la somma difficoltà che vi è di andare al fondo di queste cose.

L'onorevole ministro ha già accennato all'importanza della questione, ed ha accettata la premura che gli si faceva per richiamare la società all'osservanza dei patti. In questo siamo d'accordo, e la Commissione è prontissima ad appoggiare siffatti richiami. Ma se si tratta d'inscrivere all'improvviso dei fondi in bilancio, e quindi, senza che si possa prendere una conoscenza particolare di quanto è necessario conoscere, credo che la Camera non vorrà acconsentirvi.

La Commissione dal suo canto si rifiuta recisamente ad una simile iscrizione, e non potrebbe neanche accettare un rinvio a domani.

Se invece le si lascia il tempo opportuno a fare una relazione appoggiata ad argomenti fondati, se le si lascia il tempo di esporre un parere coscienzioso, la Commissione si farà un dovere d'esaminare la cosa colla maggior diligenza possibile. Ma, se si vuole una proposta dall'oggi al domani, confesso in mio particolare che non sono in condizione di poter accogliere una tale determinazione. Al postutto poi mi sembra in definitivo che, senza legge speciale, non sia il caso di decifrare la materia.

**MINGHETTI**. La Commissione non può escludere questa partita. Non domanda che una cosa, che non si voti oggi. (*Sì! sì!*)

La Commissione dice: lasciateci esaminare questa cosa, non si pregiudichi; si tornerà su questo punto prima che sia chiuso il bilancio, ma il pretendere che si voti *hic et nunc*, senza che possiamo esaminare la cosa, mi pare un poco troppo.

**NEGROTTA**. Se gli onorevoli colleghi che con me sottoscrissero l'ordine del giorno non vi hanno difficoltà, io consentirei che si sospendesse la votazione su di questo capitolo, affinchè la Commissione possa esaminare con agio le nostre proposte per risponderne domani od in altra seduta, essendo meglio informata intorno alle seguite stipulazioni.

**MINGHETTI**. Al più presto possibile.

**PRESIDENTE**. La Commissione propone la sospensione, ma probabilmente non potrà render conto domani...

**MINGHETTI**. Ne renderà conto il più presto che gli sarà concesso, e con tutta la buona volontà possibile.

**PRESIDENTE**. Lo ripeteva appunto perchè non ci fossero malintesi.

Se non vi è opposizione, s'intende approvata la sospensione, anche consentita dai proponenti.

(È ammessa.)

Si potrebbe non ostante, siccome sarebbero capitoli da aggiungersi, mettere ai voti il capitolo 72.

Capitolo 72. *Porto di Bosa* — *Costruzione del porto col concorso del comune di Bosa* (spesa ripartita), lire 50,000.

(È approvato.)

Capitolo 72. *Porto Corsini* — *Miglioramento del porto* (spesa ripartita), lire 100,000.

(È approvato.)

Vengono quindi quattro capitoli che non hanno cifra segnata, ed il capitolo 78 relativo al porto di Viareggio, che è messo soltanto per memoria, sui quali tutti non vi ha luogo a deliberare.

Capitolo 79. *Porto di Napoli* — *Prolungamento del molo militare* (spesa ripartita); a questo è assegnata la somma di lire 500,000.

**MORELLI SALVATORE.** Prendo la parola a fin di chiedere al Ministero perchè i lavori del porto di Napoli vanno così lenti e male ordinati, da non garantire abbastanza i legni mercantili, tanto che ogni anno nei mesi d'inverno debbonsi deplorare numerosi naufragi e gravissimi disastri?

Se ciò deriva da studi idraulici sbagliati, si rifacciano; se poi da non curanza degli appaltatori, si richi amino rigorosamente al dovere, andandovi di mezzo la vita e la fortuna di numerose famiglie.

Circa poi alle voci che corrono sull'allargamento di questo porto, con la zona del porto militare, domanderei sapere, rimuovendo l'arsenale da Napoli, come si provvederebbe alla grande perturbazione degli interessi, che necessariamente terrebbe dietro a questo atto, ed in ispecialità alla sorte dei 4000 operai che vi lavorano.

Non vorrei che si facesse ora quel che si è fatto sempre per le grandi opere pubbliche di Napoli dipendenti dal Governo. La stazione, il porto, la concessione dei vecchi castelli per uso edilizio ed altri lavori urgenti rimangono ancora in embrione.

Quel gran paese che ha sopportato ineffabili sacrifici, e che puntella l'avvenire d'Italia con la mente e col cuore, con la forza numerica e con la ricchezza della sua splendida posizione, non deve vedere più oltre preteriti i mezzi necessari allo sviluppo dei suoi vasti interessi. Io non dico: abbiate predilezione per Napoli, ma vi dico soltanto: non v'ingerite troppo nelle sue faccende, sottraetela alla fatalità, alla iettatura che ne paralizza il benessere. Vi dico in fine: usate a Napoli la giustizia che esercitate agli altri grandi centri della penisola, non già la negligenza con cui venne trattata dal 1860 sin oggi.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Io non posso rispondere che brevemente alle osservazioni fatte dall'onorevole Morelli; e mi spiace veramente che non sia qui presente alcuno dei miei colleghi nel Ministero. Essi potrebbero dare schiarimenti più esatti sulle condi-

zioni di Napoli negli anni precedenti il mio ingresso nel Ministero. Io posso solo assicurare l'onorevole preopinante che da due mesi circa furono intrapresi i nuovi lavori nel porto di Napoli, e che si attende con molta diligenza alla prosecuzione di questi lavori.

In quanto alla sorte avvenire degli operai di Napoli che rimanessero senza impiego io non saprei che cosa rispondere.

Probabilmente saranno diretti e destinati ad altri porti del regno dove molti lavori debbono intraprendersi e dove potranno utilmente prestare l'opera loro. Non ammetto poi quello che ha detto l'onorevole Morelli sulla nessuna provvidenza del Governo negli anni passati, dal 1860 in poi, verso la città di Napoli.

Io credo che la città di Napoli sia molto più fiorente adesso di quello che lo fosse allora sotto tutti i rapporti e massime sotto il rapporto degli interessi materiali.

Questa è una cosa che è universalmente ammessa.

**MORELLI SALVATORE.** Io sono perfettamente con l'onorevole ministro quando dice che Napoli d'oggi non è quella del 1860. Ma se essa è migliorata un po' nelle sue condizioni morali e materiali rispetto allo stato di depressione e malessere in cui la lasciò il dispotismo, ciò è in virtù della sua entità naturale, non per opera del Governo. Però di fronte alla maggioranza dei suoi abitanti, che vive miseramente, che non ancora gode i benefizi della libertà nella terra più feconda, e sotto il cielo più limpido del mondo, potrà dire con coscienza l'onorevole ministro che Napoli sia prosperata abbastanza?

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Io non so che cosa abbia perduto la città di Napoli dal 1860 a questa parte: la popolazione vi si accresce; i commerci vi fioriscono.

Io credo che nessuno deplorerà che non vi siano più i lazzaroni. Questo anzi è anche un progresso.

Io so che la popolazione di Napoli trova molto più facilmente lavoro in questi tempi che non ne trovasse nei tempi anteriori al 1860; cosicché, tanto la infima classe quanto la media, si trovano adesso in molto migliori condizioni.

**MORELLI SALVATORE.** Io debbo anche chiedere un'altra spiegazione. (*Rumori a destra*)

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Io non sono chiamato a difendere il Governo per quello che avesse fatto o per quello che avesse mancato di fare; in questo ordine d'idee, io non entro sicuramente, ma non posso far a meno di subito ribattere le asserzioni dell'onorevole Morelli, vale a dire che il Governo abbia trascurata la città di Napoli, e che questa città non abbia considerevolmente migliorato dopo il 1860.

**MORELLI SALVATORE.** Non ha prosperato abbastanza, ho voluto dire.

PRESIDENTE. Lasci fare, prospererà meglio da sè.  
(*ilarità*)

Sono queste discussioni inutili.

(Il capitolo 79 in lire 500,000 è approvato.)

Il capitolo che vien dopo, veggo che ci richiama ad una discussione assai grave, quindi, se la Camera crede, si rimanderà a domani.

*Voci.* A domani!

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

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

Discussione dei bilanci:

- 2° Del Ministero degli affari esteri;
- 3° Del Ministero della pubblica istruzione;
- 4° Del Ministero di grazia e giustizia;
- 5° Del Ministero delle finanze.