

TORNATA DEL 20 MAGGIO 1870

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI

SOMMARIO. *Atti diversi.* — Lettera e omaggio del principe di Carignano, presidente del Consorzio nazionale, e dichiarazione del presidente. = Interrogazione e istanza del deputato Miceli circa la repressione ordinata contro la banda d'insorti a Filadelfia in Calabria. Dichiarazioni e ragguagli del ministro per l'interno — Avvertenza del deputato Nicotera, e risposta del ministro. = Interrogazione del deputato Asproni sulla pubblica sicurezza in Sardegna, e risposte del ministro — Chiarimenti del deputato Mordini e del ministro per i lavori pubblici. = Presentazione delle relazioni sugli schemi di legge per l'esercizio provvisorio del bilancio, e per spesa occorrente per opere idrauliche. = Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1870 — Istanze del deputato Garau per lavori a porti di Sardegna — Dichiarazioni del ministro, e osservazioni dei deputati Massari G., Salaris, Depretis, relatore, e Biancheri, ingegnere — Sul capitolo 75 bis, relativo al porto di Genova, e circa partecipazione ai lavori, della società Alta Italia, parlano i deputati Ricci, Negrotto, Valerio, Podestà, Pescetto e Depretis, relatore, ed il ministro — All'83°, Porto di Brindisi, il deputato Arrivabene fa considerazioni sul passaggio della valigia delle Indie, e fa istanze — Sollecitazioni del deputato Brunetti pel porto — Osservazioni del ministro e del relatore — Istanze del deputato Nicotera sull'87°, e osservazioni dei deputati Cadolini, Depretis e Marincola — Sull'88°, Porto di Reggio, parlano i deputati Plutino Agostino, Depretis, Plutino Antonino e Mordini — Il ministro e il deputato Maurogò nato appoggiano la somma al 90°, che è approvata. — Sui capitoli pel porto di Palermo parlano i deputati Minghetti, La Porta, Di Rudini, Maldini ed il ministro — Riserve del deputato Zauli — Osservazioni e riserve del deputato Seismit-Doda circa la convenzione postale colla Francia — Critiche del deputato D'Aste al 97°, Ferrovia ligure, e dichiarazione del ministro — Tutti i capitoli sono approvati. = Incidente sull'interrogazione del deputato Morelli Salvatore al ministro per la pubblica istruzione intorno ai fatti avvenuti nella Università di Napoli.

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

LANCIA DI BROLO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato; indi espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,032. La Giunta municipale del comune dei Corpi Santi di Milano, premesse alcune considerazioni intorno alle condizioni speciali di quel comune, si associa alla petizione della rappresentanza della città di Milano intorno ai provvedimenti presentati dal ministro delle finanze per conseguire il pareggio del bilancio.

13,033. Il presidente della Camera di commercio ed arti di Torino rassegna al Parlamento un voto unanime dalla medesima emesso perchè sia ritenuto come non ammissibile il progetto di legge del deputato Maiorana Calatabiano per la estinzione del debito dello Stato e la graduale abolizione del corso forzoso dei biglietti di Banca.

13,034. Il sindaco, i consiglieri comunali e 24 cittadini di Soletto, 140 di Galatina e 35 di Sogliano Cavour, in Terra d'Otranto, domandano che sia riproposta ed approvata la costruzione del tronco ferro-

viario che deve congiungere la stazione di Zollino colla città e porto di Gallipoli.

13,035. Gli amministratori degli istituti di carità del comune di Campolattaro, provincia di Benevento, fanno istanza perchè non venga approvata la proposta di legge per l'incameramento dei beni immobili delle opere pie.

13,036. Gallina Vincenzo, elettore politico, di Palma Montechiaro, provincia di Girgenti, e 114 abitanti dello stesso comune, per le considerazioni che espongono, chiedono sia richiamato e mantenuto in vigore il regolamento relativo agli imbarchi degli zolfi per Porto Empedocle.

13,037. 106 negozianti in industriali, banchieri ed armatori della piazza di Genova fanno istanza perchè, nell'interesse generale del commercio e del progresso economico del paese, sia respinto il progetto di legge presentato dal deputato Maiorana Calatabiano, col quale, per mezzo dell'apposizione di un marchio sui biglietti di Banca, si verrebbe ad introdurre il sistema della carta governativa, fonte questo di gravi danni.

13,038. La ditta Bettoli Parmenio e soci, da Foglia, mandatari del consorzio del Tavoliere di Puglia, rassegnano copia d'una proposta rivolta al Governo in nome del consorzio, e invitano la Camera ad appoggiare il complemento di quest'operazione finanziaria.

ATTI DIVERSI

GRASSI. Domando che la petizione n° 13,034 letta ora, presentata da molti cittadini di Galatina, Soletto e Sogliano-Cavour perchè dalla Camera sia preso in considerazione il tronco ferroviario che deve congiungere il porto di Gallipoli con la stazione di Zollino, passando per Nardò, Galatone, Galatina e Soletto, venga dichiarata d'urgenza, e che sia trasmessa alla Commissione, che deve riferire alla Camera sulle convenzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizioni, la petizione n° 13,034 è dichiarata d'urgenza, e sarà trasmessa alla Commissione che dovrà riferire sulle convenzioni ferroviarie.

PODESTÀ. Ieri, sul finire della seduta, ho rimesso all'onorevole presidente una petizione firmata da moltissimi fra i principali negozianti, armatori e banchieri della piazza di Genova colla quale essi fanno reclamo contro la proposta presentata dall'onorevole Maiorana Calatabiano e sottoscritta da molti dei nostri colleghi, e contenente un progetto relativo all'argomento dei provvedimenti finanziari. Trattandosi di cosa che ha la più grande importanza, io prego la Camera e la sua Presidenza a volerla trasmettere con tutta la possibile sollecitudine alla Commissione che si occupa della materia dei provvedimenti finanziari.

(La Camera approva.)

DI SANBUÏ. Io debbo fare alla Camera una domanda analoga a quella dell'onorevole deputato Podestà.

La Camera di commercio di Torino con voto unanime ha presentato la petizione di numero 13,033, colla quale interessa il Parlamento affinché abbia a pronunziarsi energicamente contro la proposta dell'onorevole Maiorana Calatabiano; proposta nociva ad ogni interesse commerciale, che tenderebbe a deprezzare la circolazione cartacea con danno dello Stato e disdoro del Governo.

Io prego adunque la Presidenza di voler trasmettere sollecitamente codesta petizione alla Giunta che deve riferire sui provvedimenti finanziari.

(La Camera approva.)

(L'onorevole Spaventa Bertrando presta giuramento.)

PRESIDENTE. Per motivi di salute l'onorevole Mazziotti chiede un congedo di giorni dodici, e di dieci l'onorevole Sandri.

S. A. R. il Principe di Carignano, scrive da Torino:

« Mi reco ad onore di trasmettere, a nome del Comitato centrale del Consorzio, in omaggio a codesto onorevolissimo Consesso, n° 500 esemplari del rendiconto di quest'istituzione per la gestione del secondo semestre 1869.

« In quest'occasione sono lieto di farle presente come il Consorzio nazionale, mediante i proventi del decorso anno, abbia potuto acquistare e togliere dalla circolazione tanti titoli del debito dello Stato pel capitale di oltre un milione di lire, la qual somma sarà per l'avvenire resa ognora più ragguardevole e dal concorso delle continue nuove offerte, e dalla progressiva capitalizzazione semestrale degli interessi.

« Nella certezza che il Parlamento nazionale vorrà continuare ad essere largo del suo appoggio a questa istituzione, il cui scopo finale resta assicurato dai lusinghieri risultati già ottenuti, la prego, onorevolissimo signore, ad accogliere gli attestati della mia alta stima e perfetta considerazione. »

Gli esemplari del resoconto del Consorzio nazionale furono già distribuiti ai signori deputati. Io mi tengo certo di essere interprete dei sentimenti della Camera nell'esprimere la nostra gratitudine a S. A. R. il principe di Carignano per la solerzia e l'instancabile zelo, con cui egli si consacrò ad un'opera così eminentemente nazionale.

I risultati che egli ci comunica di avere già raggiunti sono una splendida prova che, se fu ardito il concetto del Consorzio nazionale, esso non è però al di sopra del patriottismo degli Italiani.

Rimane a far voti perchè da ogni parte del paese si continui a mandare il proprio tributo a codesta sì nobile istituzione.

A nome pertanto della Rappresentanza nazionale io rendo azioni di grazie a S. A. R. il principe di Carignano ed al Comitato centrale del Consorzio nazionale, assicurandoli del continuo appoggio della Camera, e pregando S. A. R. a volere perseverare nell'alto suo patronato, onde sia ognor più manifesto come la nazione italiana e la dinastia di Savoia si confondano negli stessi affetti e negli stessi interessi. (*Bene!*)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MICELI
SOPRA ALCUNI FATTI AVVENUTI A FILADELFIA.

PRESIDENTE. Essendo presente il signor ministro per l'interno, gli do comunicazione delle due seguenti domande d'interrogazione.

L'onorevole Miceli desidera rivolgere al presidente del Consiglio dei ministri una interrogazione sopra alcuni fatti avvenuti a Filadelfia in Calabria nella repressione del moto insurrezionale dell'8 corrente.

Il deputato Asproni chiede di fare una interrogazione all'onorevole ministro dell'interno sullo stato

della pubblica sicurezza in Sardegna, più deplorabile specialmente nel circondario di Nuoro.

Prego il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, a volere dichiarare, se e quando intenda di rispondere a queste due interrogazioni.

LANZA, presidente del Consiglio e ministro per l'interno. Quanto alla prima darò subito risposta, essendo cose già state stabilite nella tornata di ieri.

Riguardo alla seconda sono pure disposto a rispondere, se la Camera non ha nulla in contrario, anche in questa tornata.

Voci. Dopo il bilancio!

MICELI. Io non intendo con questa interrogazione di parlare sul movimento insurrezionale avvenuto, or sono pochi giorni, in Calabria, ma solo di chiedere al Governo spiegazioni sull'episodio sanguinoso che ebbe luogo a Filadelfia nella repressione di quel moto, le cui origini e conseguenze dovranno, a mio avviso, essere oggetto di profonda discussione. I giornali calabresi, e proprio quelli di Catanzaro e di Monteleone, hanno pubblicato il fatto gravissimo che, dopo successo fuori di Filadelfia lo scontro con gli insorti, e dopo che questi eransi già avviati per ricoverarsi nella montagna, penetrate le truppe nel paese, accadde la uccisione di cinque individui ed il ferimento di altri dieci o dodici. Abbiamo i nomi, i cognomi, la professione e l'età degli uccisi e dei feriti; e basta soltanto annunziare il sesso, l'età e la professione di quegli infelici, per essere convinti che non potevano essere insorti. Il fatto, come vedete, è più che deplorabile.

Se le truppe dovevano combattere l'insurrezione, nessuno di voi porrà in dubbio che in simili casi non vi è rigore e scrupolosità sufficiente, perchè le pubbliche calamità non prendano proporzioni eccessive. Limitandomi a questa breve esposizione, prego il signor presidente dei ministri di dirmi se egli ha ricevuto rapporti dalle autorità locali sul grave incidente; se li ha ricevuti, quali spiegazioni se ne danno, in qual modo le autorità locali rappresentano un così deplorabile avvenimento, ed in fine quali misure, tanto le autorità locali quanto il Governo, abbiano preso sul proposito.

È anche pubblico, per giornali e corrispondenze private degne di piena fede, che a Filadelfia nella casa del signor Serrao, credo sindaco della città, fu commesso un furto con qualifiche molto gravi, insomma c'è stata devastazione. Ho letto con molto compiacimento che si è subito istituito dall'autorità militare un processo per un furto avvenuto in quel giorno; non so con certezza se si tratti del furto a danno del signor Serrao, ma lo immagino. Prego l'onorevole ministro a dirmi qualche cosa anche riguardo a questo particolare, e spero che le sue parole riescano molto utili, mitigando nel paese la sinistra impressione che hanno dovuto produrre quei fatti, con la solenne assi-

curazione che il Governo e le autorità locali vegliano alla osservanza di tutte le leggi.

MINISTRO PER L'INTERNO. L'interrogazione dell'onorevole deputato Miceli che si riferisce ai fatti avvenuti contemporaneamente allo scontro che ebbe luogo l'8 corrente, tra la truppa e gli insorti nelle vicinanze di Filadelfia, mi pare che in gran parte dovrebbe riguardare il mio collega il ministro della guerra; nulladimeno, siccome a questi fatti militari se ne collegano altri di diversa natura, i quali entrerebbero, dirò così, nel dominio della sicurezza pubblica e dell'autorità giudiziaria, io fornirò a tale proposito quelle spiegazioni che, allo stato delle informazioni sinora pervenutemi, posso somministrare.

Lo scontro tra le forze militari e gli insorti, come il deputato Miceli non ignora, avvenne precisamente nei pressi di Filadelfia. I rivoltosi non opposero gran resistenza e si dettero alla fuga. Una gran parte di essi si ritirò in Filadelfia stessa, ed occupò parecchie case, da cui faceva fuoco sulla truppa che li inseguiva. Questa alle fucilate rispose con fucilate: e sin qui io m'immagino che lo stesso deputato Miceli non troverà nulla a ridire.

Quanto poi all'invasione di alcune case, questa, in effetto, ebbe luogo, perchè si erano avuti segni evidenti e innegabili che talune di esse, erano occupate da insorti; quindi ne avvenne che, appunto a quella accennata dall'onorevole Miceli, del signor Severo Serrao, venne atterrata la porta dopo avere replicatamente bussato invano perchè fosse aperta; vi entrarono i soldati e vi trovarono sette rivoltosi, di cui alcuni colle armi alla mano (non proferirò alcun nome per non destare suscettività; ne ho avuto abbastanza della lezione che ebbi altra volta) (*Ilarità*); sequestrarono armi e viveri, e si rinvennero anche 50 giacigli già preparati preventivamente dai proprietari della casa, a quale uso potete facilmente indovinarlo.

Dunque, nemmeno su questo fatto io tengo per fermo che nessuno dirà che si debba dar colpa alla truppa di avere sfondato l'uscio di casa per prendere le armi ai rivoltosi ed arrestarli.

Riguardo poi al saccheggio, il Ministero sin qui ignora assolutamente che sia avvenuto.

Però non debbo tacere che indirettamente pervenne al mio orecchio che un soldato si è impadronito di alcuni oggetti preziosi; ma questa è una mera allegazione, alla quale non posso finqui prestare molta fede, quantunque l'autorità giudiziaria proceda, come è suo dovere; l'onorevole Miceli può essere certo che se tal fatto è vero, essa non baderà punto all'assisa, ed il colpevole non isfuggirà al rigor della legge.

In quanto poi alle sevizie, che si dicono, commesse sulle persone, io credo che in cosiffatte asserzioni non vi sia nulla di vero. Le truppe hanno dovuto, con dolore, ma prontamente, severamente reprimere questi

moti criminosi; quindi di necessità dovettero accadere uccisioni e ferimenti anche di taluni degli abitanti del paese.

Diffatti, essendo successa la zuffa in parte nella città, tirandosi probabilmente dalle case e rispondendosi dalle vie, è ben naturale che qualcuno che si trovava nelle camere e nelle strade, dove si faceva fuoco, sia stato ferito od ucciso, quantunque non facesse parte della banda insurrezionale.

Siccome da notizie private che mi furono trasmesse si diceva che il numero dei morti oltrepassava i dodici o quindici e che era molto maggiore quello dei feriti, ed al Ministero sino a quel momento non essendo giunto alcun rapporto, io non poteva dire come a questo riguardo erano procedute le cose, e mi affrettai a chiederne contezza, per mezzo del telegrafo, il giorno 17 maggio, e ne ebbi dal prefetto questa risposta della quale darò cognizione alla Camera:

« Il generale Sacchi invierà rapporto al Ministero guerra. Insorti morti a Filadelfia otto. Impossibile precisare feriti. Fra abitanti vi fu un morto e due donne ferite. Entro paese truppe non tirarono; il fuoco fu a trecento metri dal paese. Primi a tirare furono insorti vivamente. »

Il rapporto non è ancora giunto, perchè la distanza da Catanzaro alla capitale è tale che si richiedono quattro o cinque giorni prima che una lettera possa arrivare.

È ben probabile che gl'insorti poi siano stati inseguiti entro la città; ed anzi da ragguagli posteriori più particolarizzati risulterebbe che anche in città si sarebbero scambiate fucilate; queste notizie vengono anche confermate da un altro telegramma provocato dal mio collega il ministro della guerra; ma siccome proviene dalla stessa origine e ripete le stesse notizie, per conseguenza mi astengo dal darne lettura.

Questo è il vero stato delle cose; per ora null'altro consta al Ministero, ma il rapporto, di cui ho fatto menzione, probabilmente ci arriverà stasera o domani. Esso gioverà a spargere maggior luce su questi fatti. Quello però che sin da questo istante son lieto di poter attestare si è che, mentre la forza militare compì al suo dovere con alacrità e zelo, non iscompagnò questo doloroso suo obbligo da quei sentimenti di prudenza, di umanità e di moderazione di cui sempre diede prova in consimili luttuose circostanze.

A tale proposito non faccio altro che arrecare la testimonianza di un giornale, la cui autorità non sarà contestata dall'onorevole Miceli, perchè certo non è un diario che si possa dire ligio o venduto al Ministero. Il *Nuovo Periodo* di Catanzaro, parlando dei dolorosi fatti di Filadelfia e di Cortale, dice apertamente che non v'è elogio che sia pari alla condotta tenuta dalle truppe in quella circostanza...

CARINI. E la condotta del sindaco?

PRESIDENTE. Non interrompa.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io non parlo che di quello che conosco precisamente, e che è necessario per rispondere all'interrogazione fattami, perchè non mi pare che, nell'occasione di un'interrogazione, convenga svolgere di più la questione e complicarla con incidenti.

Dunque, ripeto, questo stesso giornale fa gli elogi alla truppa per la moderazione e per l'umanità con cui si è condotta in questa evenienza. Quindi se vi fu qualche fatto deplorabile (e naturalmente ne possono nascere dappertutto), se mai per avventura qualcuno della truppa o dei funzionari del Governo ha potuto in quel trambusto trascendere a qualche atto riprovevole, ebbene c'è l'autorità giudiziaria, la quale non intralascierà di procedere severamente, come suol fare per qualsiasi altro reato.

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli è soddisfatto?

MICELI. Mi permetta l'onorevole ministro che io replichi pochissime parole.

Io spero, quanto egli stesso, che il fatto, sul quale io ho dovuto interrogarlo, possa essere pienamente giustificato, e che non possa giammai attribuirsi ai soldati dell'esercito italiano l'enorme delitto di aver voluto, dopo repressa un'insurrezione, far delle vittime in un paese innocente. Questo non lo suppongo nemmeno possibile. Ma i rapporti fatti all'onorevole ministro dalle autorità locali non hanno quell'esattezza che io mi sarei aspettata.

Io ho delle prove contro di essi; quindi tutto ciò che il ministro ha detto non può lasciarmi pago. Non è esatto quello che asseriva il prefetto nel suo dispaccio, cioè che nel combattimento avvenuto in Filadelfia fu ucciso un cittadino solo fra quelli che non appartenevano agl'insorti. Non è esatto, inquantochè io sappia come cosa incontestabile che furono uccisi tra i pacifici cittadini, che nulla avevano di comune con gl'insorti, Michele Serraino, Vincenzo Dastali, fanciullo di dodici anni, Francesco Antonio Rondinelli, Giuseppe Briatico, Elisabetta Bilotta. Poi ho i nomi di parecchi feriti.

Io non capisco come cinque morti e 12 feriti sembrino al signor prefetto un solo ucciso. Che cosa dire del suo dispaccio?

MINISTRO PER L'INTERNO. Ho detto otto, non uno solo.

MICELI. Ma il signor ministro parla degli otto morti tra gl'insorti, ed io invece sto parlando di quelli che vennero uccisi dentro Filadelfia, e che non facevano parte dell'insurrezione. Il signor ministro dice che alcuni degl'insorti si ritirarono in Filadelfia e fecero fuoco sulla truppa; ma questo non risulta da nessun giornale e da nessuna delle tante corrispondenze venute.

Osservo anzi all'onorevole ministro che un giornale che deve attingere le sue notizie a fonti abbastanza ufficiali, l'*Opinione*, dichiara che il conflitto successe a 300 metri lungi da Filadelfia, e non parla di conflitto in città. E così fu davvero, perchè gl'insorti vollero evitare un combattimento in città per non esporla

alle dolorose conseguenze di esso. Ora, se il conflitto successe lontano dalla città...

PRESIDENTE. Onorevole Miceli, io non posso lasciarla continuare. Dica che non è soddisfatto. (*Rumori a sinistra*)

MICELI. Mi perdoni, signor presidente: io debbo dire il perchè non sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Loro signori (*Volgendosi a sinistra*) credono che l'oratore debba parlare; ma io ho l'obbligo di attenermi al regolamento.

MICELI. Io dunque non posso essere soddisfatto, perchè i rapporti non corrispondono allo stato reale ed innegabile dei fatti. Io insisto dunque che il ministro chiedga nuove informazioni; spero che i magistrati stessi lo informeranno, giacchè questo è affare che riguarda anche il ministro di grazia e giustizia. Qui si videro cadaveri e feriti di persone che non avevano nulla che fare cogli'insorti, e mi fa meraviglia che le autorità giudiziarie di colà non siansi finora occupate di questo fatto.

Signori ministri, smettiamo una volta per sempre il sistema di volere ad ogni costo coprire le colpe dove vi sono. La verità sola può recare conseguenze utili per tutti. Io credo che il paese ha diritto di avere una soddisfazione, se l'accusa in parola non possa giustificarsi; poichè, se la truppa era costretta a combattere, essa combatteva in nome della legge, e guai se, combattendo in nome della legge scritta, avesse violato una legge superiore, quella della civiltà, dell'umanità, e si fosse indifferenti ad un atto così grave. Io dunque, tanto nell'interesse del Governo, come del pubblico, quanto pel decoro e riputazione dell'esercito, debbo desiderare un'inchiesta ampia, coscienziosa e verace. Dopo la pubblicità che si è fatta, io spero che una rigorosa inchiesta sia reclamata anche dal valoroso e patriottico generale che comanda la divisione di Calabria e da qualunque soldato che abbia a cuore la fama dell'esercito.

Se la truppa potrà intieramente giustificarsi, io ne sarò ben lieto; se no, i mancheroli paghino il fio della loro colpa, e si eviti la pericolosa solidarietà che un corpo intero assumerebbe pel traviamiento di pochi.

MINISTRO PER L'INTERNO. Per dir vero, io mi attendeva che, anche in questa occorrenza, come è successo altra volta, l'onorevole Miceli avrebbe asserito che le sue informazioni sono vere, precise, insomma parole di vangelo, mentre quelle del ministro sono inesatte, erronee. Però mi spiace di dover dire che non posso prestare neppur io intera fede alle sue asserzioni.

Quando poi egli viene parlando di colpe, mi si permetta di asserire (*Con forza*) che colpa vi fu ed assai grave, ma da parte dei faziosi che hanno tentato di suscitare la guerra civile, mentre a riguardo dell'esercito non vi sono che applausi, che lodi per il suo mirabile contegno e per il modo con cui ha adempiuto

al suo dovere per tutelare la quiete pubblica, per difendere l'autorità della legge. (*Bravo! Bene!*)

MORELLI SALVATORE. Ma qual è la causa di quest'insurrezione?

MINISTRO PER L'INTERNO. Anche i giornali conosciuti per i loro principii repubblicani attestano che la condotta della truppa fu ora, come in altre circostanze, commendevolissima sotto ogni aspetto; quindi io respingo altamente qualsiasi insinuazione che si voglia fare contro l'esercito. (*Bravo!*)

MICELI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale.

MICELI. Il signor ministro non si è regolato colla sua solita prudenza nell'attribuirmi insinuazioni. Io l'ho interrogato precisamente perchè egli avesse l'opportunità di dare una plausibile spiegazione ad un fatto che commuove ogni animo. Ed io ripeto, non già come frase oratoria, ma come manifestazione sincera di ciò che sento, che io non sono venuto oggi a fare un discorso di opposizione al signor ministro, ma ho voluto adempiere ad un dovere di coscienza, nella speranza di provocare spiegazioni tali da soddisfare la pubblica opinione in Italia e fuori.

Spero che le uccisioni di Filadelfia non abbiano il triste carattere di cui finora, stando alle descrizioni venute, non sono esenti.

Ma, giacchè questi racconti sono fatti proprio dal giornale che l'onorevole ministro mi cita come testo di verità in sostegno del proprio assunto...

Una voce. Che giornale?

MICELI. Il *Nuovo Periodo*... e siccome i fatti sui, quali versa la mia interrogazione sono così precisati da aver tutti i caratteri della verità, io credo di aver reso un servizio al Governo, il quale deve tutelare il proprio decoro, ed all'esercito il quale deve avere cara la propria riputazione, chiedendo che si faccia pienissima luce. Se dieci o dodici soldati si fossero lasciati trascinare ad un eccesso, che colpa ne avrebbe l'esercito, chi potrebbe vederne offeso l'onore? Ma, credetemi, o signori, le conseguenze sarebbero funeste per l'esercito, ne sarebbe scossa la disciplina e la dignità, qualora la colpa dei pochi non fosse legalmente proclamata e punita. Ecco qual è il mio scopo. Dunque lasciamo da parte le insinuazioni che non sono nelle mie abitudini e non si frantendano le mie parole.

Vi sono alcuni casi, nei quali la coscienza dei cittadini ha bisogno di essere rassicurata. Io, senza prodigare a nessuno le lodi od i biasimi ai quali l'onorevole ministro invitava, dico semplicemente che, quando accade una pubblica sventura, dobbiamo pensare a tutti i mezzi di non renderla più acerba. Io protesto contro gli eccessi che siano stati commessi per impedire le conseguenze dell'esempio, e conchiudo perchè il Ministero investighi alacramente il vero, e procuri per mezzo dei poteri legali o una solenne giustificazione o un solenne castigo.

PRESIDENTE. Il fatto personale è finito.

MINISTRO PER L'INTERNO. Mi perdoni: questa è una questione molto delicata, ed è necessario di chiarire bene le cose. Io ho respinto certe parole, nelle quali mi pareva di scorgere una insinuazione grave contro il decoro e l'onore dell'esercito; mi pareva che l'onorevole Miceli... (*Interruzioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Ma non interrompano; lascino parlare.

MINISTRO PER L'INTERNO... mi pareva che l'onorevole Miceli avesse alluso ad un fatto che, secondo lui, sarebbe stato narrato dai propri corrispondenti, che cioè la truppa, mandata contro i faziosi a Filadelfia, fosse entrata appositamente in quel comune per saccheggiare.

Se io ho inteso male tal cosa, la rettifichi l'onorevole Miceli ed io gliene sarò ben grato; ma fintanto che rimane nella Camera, o almeno in me questa impressione, io ho diritto e dovere di protestare vivamente contro siffatte affermazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli ha facoltà di parlare per una rettificazione.

MICELI. Io non ho mai sognato, non ho mai pensato di attribuire alla truppa questa enormità, questa cecità.

MINISTRO PER L'INTERNO. È un affare finito allora.

MICELI. Io distinguevo tra la repressione contro gli insorti ed i fatti avvenuti, non già contro gli insorti, ma contro alle persone. Io conchiudo adunque pregando sempre l'onorevole ministro d'istituire un'inchiesta sopra questi fatti, altrimenti il paese avrà gravi ragioni a lagnarsi del Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha chiesto la parola per una dichiarazione, mi pare.

NICOTERA. Per un chiarimento.

Forse non è nell'intenzione dell'onorevole ministro per l'interno, ma egli, parlando di un giornale di Cantanzaro, *Il Nuovo Periodo*, ha detto: « anzi, questo giornale è tanto poco sospetto, che può ritenersi come uno dei promotori del movimento. »

Voci. No! no! Non l'ha detto!

NICOTERA. Permettano, è bene spiegarsi: siamo in momenti in cui i fatti possono essere riferiti contrariamente al vero, e le intenzioni possono essere diversamente interpretate; immaginate poi l'effetto che devono produrre le parole chiare!

Ora, siccome io ritengo che il ministro dell'interno non ha ragione di credere che quel giornale fosse stato promotore del movimento, così io lo prego di spiegarsi chiaramente. *Il Nuovo Periodo* ha disapprovato il movimento, e mi dispiacerebbe che gravasse a carico di quel giornale l'accusa d'esserne stato il promotore.

Prego quindi il signor ministro di dare questo chiarimento.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ho detto che quel giornale non può essere sospetto, perchè appartiene a quel partito repubblicano, il quale ha fatto l'insurrezione;

ecco quello che ho detto. Io credo che su ciò l'onorevole Nicotera non avrà nulla a dire, perchè correrebbe pericolo di essere d'ispetto dai redattori e dai direttori stessi del giornale. (*ilarità a destra*)

NICOTERA. Stia certo l'onorevole ministro per l'interno, difficilmente io mi metto nel pericolo di farmi disdire; io, sebbene non sia ministro dell'interno, pure, prima di dare delle assicurazioni alla Camera, ci penso molto per non venire a disdire il giorno dopo quello che ho detto il giorno precedente.

Il ministro dell'interno ha detto che quel giornale appartiene al partito dei promotori: io tengo ad assicurare che il giornale non è stato promotore. Non parlo delle opinioni del suo direttore, ma, lo ripeto, tengo a dichiarare che quel giornale non è stato promotore.

PRESIDENTE. Ma ella, onorevole Nicotera, non può mettere in dubbio la dichiarazione del signor ministro, il quale ha spiegato come non ha punto detto quelle parole.

L'incidente non ha seguito.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO ASPRONI SULLA SICUREZZA PUBBLICA NELLA SARDEGNA.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di svolgere la sua interrogazione sulla sicurezza pubblica nella Sardegna. (*Segni d'impazienza*)

DEPRETIS. E il bilancio?

ASPRONI. Io sarò breve e non ritarderò la discussione del bilancio. La Camera sa che io non sono amico delle interpellanze e delle interrogazioni, e che non le faccio mai, se non sono spinto da una suprema necessità, come la presente.

Sanno gli onorevoli ministri passati e presenti tutti gli uffici che io feci per memorie, per lettere ed a viva voce, domandando riparazione alle condizioni deplorevoli della pubblica sicurezza in Sardegna, e specialmente nel circondario di Nuoro. Mi piace dichiarare che, per quanto dipendeva da loro, ho trovato sempre deferenza e cortesia. Ma questo non è bastato ad impedire i gravi mali dei quali mi permetterò di farvi brevissimi cenni.

Nel circondario di Nuoro si sono formate delle bande. Queste bande non sono permanenti; si compongono, grassano, si sciolgono e poi ritornano a riunirsi per fare queste belle operazioni.

Si sono commesse grassazioni in paesi ove mai, a memoria d'uomo, si era tentato fare cose simili. Ne abbiamo ad Orune, a Silanos, con omicidio ed espilazione della cassa comunale; abbiamo tentativi a Mamojada per rubare la cassa dell'esattore, tentativi a Burgos; insomma cose inaudite, che non si saprebbero neppure sognare. Si è ridotti a tale stato di terrore,

che oggi si teme sia invaso lo stesso capoluogo del circondario, Nuoro!

Vi è stato un momento di quiescenza quando, cambiato il sotto-prefetto, gli succedette un consigliere di prefettura che ne fungeva le veci. Fortunatamente era siciliano, isolano; aveva conosciuto il carattere e le tendenze della popolazione, per quella virtù di assimilazione che difficilmente i continentali comprendono, perchè circolano in un'altra sfera e sono dedicati ad altro genere di vita; quindi, finchè vi fu quel consigliere di prefettura, vi è stata la calma.

Io aveva anzi pregato il ministro, ad istanza delle stesse popolazioni del circondario che, giacchè questi faceva buona prova, fosse confermato.

Fu cambiato e vi fu sostituito un giovine pieno di garbo, intelligente, stimato, sul valore e sulla buona volontà del quale io non ho nulla a ridire; ma forse non era così adatto ad impadronirsi delle tendenze delle popolazioni, a investigare profondamente lo spirito, le condizioni, ad avvicinare e conoscere le radici del male.

Insomma è un giovine che io credo farebbe opera lodabile in un altro centro di popolazione; ma là si trova fuori delle sue abitudini, delle sue cognizioni. Non intendo menomamente censurarlo; comprendo benissimo la sua posizione.

Io ho detto in quale stato di cose noi ci troviamo. Se fosse stato per dire queste cose, io mi sarei taciuto. Io queste cose le ho ripetute sazievolmente ai ministri dell'interno passati e presenti, e ripeto che essi mi hanno sempre risposto colle migliori disposizioni dell'animo.

Ma oggi debbo parlare per risalire alle cause, e poichè privatamente queste verità non si vogliono intendere, le griderò dalla pubblica tribuna del Parlamento, e farò sapere al paese, quali sono le cause che hanno dato origine a questi malanni. Le accennerò rapidissimamente, non essendo tempo di un ampio svolgimento.

Abbiamo avuto, prima di tutto, le cavallette. Tutti sanno i sacrifici che fecero le popolazioni per distruggerle. Anche la Camera decretò fondi in sussidio alle popolazioni, fondi che non furono distribuiti, poichè alla Sardegna non furono mandate che quarantamila lire, mentre la sola provincia di Cagliari spese circa 2 milioni. Non è un bel ricordo per il Governo.

Dopo le cavallette venne la siccità, indi la mortalità del bestiame, che era l'unica risorsa; lo stato delle popolazioni fu ridotto all'ultima disperazione. Intanto le imposte enormi e le riscossioni inesorabili.

Io aveva fatto eccitamenti al signor ministro dei lavori pubblici, replicate e vive premure officiose affinchè supplisse a questa deficienza assoluta e provvedesse alla miseria aprendo opere pubbliche. L'onorevole Mordini, che vedo qui presente, saprà quanti eccitamenti gli feci quando era ministro dei lavori pubblici,

e quante volte domandai di aprire la costruzione delle opere stradali. Egli aveva promesso che avrebbe speso tutti i danari stanziati dal Parlamento nel bilancio a beneficio della Sardegna; avrebbe data spinta alle fratte della strada Lanusei Monti. Ebbene! Lo potè fare egli con tutta la sua buona volontà? No, signori.

Non trovò i progetti preparati, si rinnovò la stessa scena del 1866, quando tutta la deputazione sarda si presentò al Consiglio de' ministri per sopperire alla suprema necessità della fame; mancavano gli studi e, dovendosi in punti più fortunati lavorare, si costruirono le opere all'americana, vale a dire disegnando ed eseguendo, imperocchè il Genio civile era in arretrato, perchè molto avevano studiato per i comuni dai quali ritraevano compensi peculiari oltre lo stipendio dello Stato. Eppure erano decretate le strade parte dall'anno 1850, parte dall'anno 1862; e questi fondi stanziati nel bilancio non si poterono spendere. Non fo commenti. Il fatto parla di per sè. Si è fatto di più; a Nuoro...

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, la prego di venire all'argomento della sua interrogazione; se no, non finiremo più i bilanci!

ASPRONI. Subito finirò; ma consideri l'onorevole signor presidente che parlo di cose relative al bilancio.

PRESIDENTE. Su qual capitolo?

ASPRONI. Sulle somme corrispondenti alle carceri, alle galere, alle spese dei giudizi e su tanti supplizi che tormentano il genere umano in quel desolato paese per colpa del Governo.

Questa recrudescenza di barbarie, signori, noi l'avevamo vaticinata ripetute volte in pubblico e in privato.

Fin dal 1848 il Governo aveva sentita la necessità di ascoltare il sapiente consiglio che aveva dato Carlo Catianeo scrivendo nel 1844 un'immortale Memoria, nella quale provava la necessità di portare in Sardegna la civiltà nei monti. Nel 1848 fu stabilito un centro di prefettura in Nuoro, e l'opera solerte del Consiglio provinciale e divisionale allora vi aveva ricondotta la pace, la quiete, la prosperità e la vita civile. Nel 1859 con un colpo di mano fu soppressa, si fece per economia, dicevano (io dirò per dissipazione), una circoscrizione orribile, funestissima.

Che ne segui? Quanto danaro si spende oggi dal Governo per reprimere e perpetuare il male?

Le sofferenze sociali di Nuoro hanno un riverbero nelle altre parti dell'isola, perchè il male è di sua natura espansivo, e non può essere sano un capo quando qualche suo membro è ammalato. La circoscrizione territoriale è una delle più cargrenose piaghe della Sardegna. Sapete, o signori, a che punto siamo noi?...

PRESIDENTE. Ma lasci stare la circoscrizione, e venga alla sua interrogazione, onorevole Asproni.

ASPRONI. Abbia pazienza, onorevole presidente, perchè indicando queste cause io suggerisco i rimedi;

invece di fare al Governo dei rimproveri, e delle recriminazioni...

PRESIDENTE. Se è necessario, ne farà oggetto d'interpellanza.

ASPRONI. È chiuso fino il circolo delle Assisie ed i carcerati marciscono aspettando il giudizio, appunto perchè non hanno un corpo di giurati che assicuri retta e leale l'amministrazione della giustizia. Ecco gli effetti della circoscrizione territoriale che il Governo si è curato mai di rifare. A che serve che mandate tre o quattro carabinieri? Mandatevi forza sufficiente, come la mandate in altri paesi, e non aspettate che questi moti, cambiando di natura, degenerino in cosa da metterci sul capo altri pensieri che non sarebbe desiderabile, e per voi, signori ministri, più ingrati.

Io dunque prego il signor ministro di tener conto di queste mie osservazioni e di vedere tutto quello che egli, d'accordo coi suoi colleghi, possa fare, e specialmente di provvedere all'attuale necessità con sollecitudine e con giustizia.

MORDINI. Domando la parola.

ASPRONI. Provvedete che immediatamente sia aperto il lavoro stradale; i danari vi sono, gli appalti sono fatti o in corso. Perchè dunque si ritardano i lavori che occuperebbero molta gente, che, invece di darsi al delitto, si applicherebbe a guadagnarsi il pane onestamente lavorando? Quell'opera sarebbe anche produttiva per la finanza, perchè pagherebbero le imposte, e gioverebbe alla moralità che è sempre meno esposta alla violazione per parte di chi prende amore al lavoro.

Si ricordi il signor ministro che gli studi per queste opere furono fatti in modo che gl'incanti andarono deserti e si sono dovuti rinnovare due o tre volte, forse a fine di perder tempo.

Io termino, o signori, col dire che, qualunque sia la misura che l'onorevole ministro crederà di prendere, io lo lascerò sotto l'impressione della pubblica opinione.

PRESIDENTE. Il signor ministro per l'interno ha facoltà di parlare.

MORDINI. Solamente per...

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Mordini, le darò dopo la parola.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io rimango ben volentieri sotto l'impressione della pubblica opinione, la quale sarà giudice imparziale e si riferirà alle stesse considerazioni dell'onorevole Asproni per chiarire che il Governo non difetta di buona volontà e che fa quanto è possibile per migliorare le condizioni della sicurezza pubblica nell'isola di Sardegna e specialmente nel circondario di Nuoro.

Lo stesso interpellante, l'onorevole Asproni, ha riconosciuto questo fatto: che nulla si è tralasciato per

cercare di diminuire il numero delle aggressioni, dei malfattori, dei malviventi in quel disgraziato circondario; ma la sua conformazione topografica, la pastorizia, che ancora impera colà, la quantità di boschi e di macchie che vi esistono e l'estensione dello stesso territorio, fanno sì che rendano molto agevole la perpetrazione di simili reati. Bisogna inoltre riconoscere che quella popolazione manca fin qui d'istruzione ed è anche molto povera, perchè la proprietà non è divisa; per tutti questi motivi i reati vi accadono più di frequente; ma, in quanto al Governo, è positivo che esso ha fatto tutto quanto era fattibile per tutelare la pubblica quiete. Ha accresciuto colà il numero dei carabinieri, e l'onorevole Asproni sa che, in proporzione delle altre provincie del regno, la Sardegna è quella che ne ha una maggior quantità.

In quanto poi alla truppa di linea, anch'essa non è inferiore proporzionalmente a quella che è nelle altre provincie. Sì l'attenzione dei miei predecessori che la mia si è rivolta particolarmente sulle condizioni di quell'interessantissimo paese, e si pose ogni cura per migliorare il personale giudiziario e di polizia, cambiando tutti quegli impiegati i quali, credevasi che non avessero sufficiente energia ed attività, mandandovene invece di giovani e pieni di zelo. Fra gli altri fu mutato il prefetto stesso di Sassari, inviandovi uno come reggente a guadagnarsi il bastone di maresciallo in quel luogo.

Il sotto-prefetto di Nuoro egualmente è stato cambiato, e posso assicurare la Camera che fu là inviato un giovane delle migliori speranze, il quale fece già eccellente prova di sé, specialmente nella repressione del brigantaggio, ed io non ho che a lodarmi del suo zelo e della sua operosità, e spero che, col concorso di questo funzionario e di tutti gli altri, a poco a poco (dico a poco a poco appositamente perchè miracoli non se ne possono fare) viste le condizioni particolari in cui versa questo paese, le difficoltà di comunicazioni, la natura del terreno, l'ignoranza delle popolazioni, lo stato di miseria in cui si trova...

SALARIS. Sono le popolazioni più intelligenti.

MINISTRO PER L'INTERNO... rendono difficile l'adozione dei mezzi energici, onde potere in un corto intervallo di tempo ridurlo assolutamente in quelle condizioni che sarebbero a desiderarsi.

Ed infatti, o signori, io potrei dimostrare con dati statistici che dal 1864 in poi non hanno per nulla peggiorato le condizioni della sicurezza pubblica in quel paese, ma relativamente hanno migliorato, ed anche il primo trimestre del corrente anno presenta per la provincia di Nuoro un miglioramento in confronto dell'anno scorso; e per non far perdere tempo alla Camera io non citerò che una sola cifra. Nel primo trimestre del 1869 il numero dei reati commessi era in complesso salito a 183, mentre nel primo trimestre

del 1870 ascese a 123, e quindi presenta una diminuzione considerevole, quantunque sia ancora una cifra enorme.

Del resto si assicuri l'onorevole Asproni che il Governo continuerà a fare tutto il possibile, ed ove occorra, sottoporrà anche alla Camera alcuni provvedimenti, onde cercare, con mezzi alquanto più efficaci, di potere ottenere questo miglioramento di sicurezza pubblica nel modo più celere; ma ripeto che, se volete procedere senza vulnerare in alcun modo le libertà statutarie; se volete mantenere i giurati, la libertà della stampa, impedire gli arresti abusivi, gli arresti di prevenzione ed economici, è evidente che nelle condizioni particolari in cui si trova la Sardegna in proporzione della ristrettezza dei mezzi che ha il Governo per conseguire questo scopo supremo dei popoli civili, vale a dire la sicurezza pubblica, non vi è dubbio che tale intento non si potrà raggiungere in così breve tempo.

Certo che io non sarò mai di coloro che vorranno tornare indietro, e consigliare l'uso di mezzi eccezionali e repressioni violente con arresti preventivi e con arresti in massa, fatti così alla cieca, i quali se, momentaneamente possono produrre una pacificazione, una quiete, una tranquillità momentanea, lasciano però poi i segni di discordia, di ira e di vendetta che, appena tolta quella forza repressiva eccezionale, scoppieranno con maggiore violenza di prima; ma è evidente che, volendo adoperare i soli mezzi che ci sono forniti dalle istituzioni che ci reggono, quei miglioramenti non possono che dipendere da una continua vigilanza dell'autorità, da una magistratura severa ed imparziale, e nello stesso tempo dal progresso che porterà con sé lo sviluppo del commercio, l'estensione delle comunicazioni e l'incremento dell'istruzione pubblica.

Dunque abbiamo già una non lieve soddisfazione, della quale bisogna tener conto, che un progresso, sebbene lento, esiste.

Non però che questo miglioramento progressivo non ha luogo senza che di quando in quando delle recrudescenze si manifestino, per cui quasi si direbbe che vi sia regresso; ma poi ripiglia di nuovo l'andamento di miglioramento.

Dunque io credo che non c'è a sgomentarsi, ed io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Asproni, che i nostri sforzi si debbono volgere ad aprire novelle comunicazioni, ad agevolare il trasporto dei prodotti, ed a facilitare anche l'opera dell'aratro, che in Sardegna fa progresso, e a poco a poco dissoda i terreni, invade i monti ed estirpa in gran parte la pastorizia dove non ha ragione di esistere. Io credo che in questo modo non solo si feconda il suolo, ma si ingentiliscono anche i costumi; ma ripeto che questa è un'opera che richiede molto tempo, e noi dobbiamo perseverare con alacrità a fine di accelerarla; ma non chiedete miracoli, perchè questi non si possono fare.

PRESIDENTE. L'onorevole Mordini aveva chiesta la parola su che cosa?

MORDINI. Non per un fatto personale, perchè anzi avrei da ringraziare l'onorevole Asproni delle parole benevoli che mi ha rivolte, ma per uno schiarimento di fatto relativo all'amministrazione dei lavori pubblici, quando io ebbi l'onore di reggerla.

L'onorevole Asproni ha detto adunque che quando io era ministro dei lavori pubblici dichiarai che si sarebbero spesi per la rete stradale in Sardegna tutti i fondi che erano stati bilanciati: e questo è la verità.

Anzi, a dimostrare quale fosse la mia decisa volontà, aggiungerò che la somma di 700,000 lire stanziata nel bilancio del 1870 fu colla prima nota di variazioni da me portata, in conformità della legge, ad un milione e mezzo. Tanto poi io era penetrato della necessità che si dovessero spingere alacramente i lavori stradali nell'isola di Sardegna, che diedi ordine fossero ultimati nel 1870 tutti i progetti; ordine d'altronde che diedi anche per la rete stradale della Sicilia e per quella delle provincie napoletane. Debbo per altro dichiarare che, se io non trovai già compilati i progetti, ciò non può essere attribuito esclusivamente a colpa del Genio civile. Molti di questi progetti, mi permetta l'onorevole Asproni di dirlo, non erano stati ancora compilati, per il ritardo frapposto da non infrequenti richiami delle popolazioni.

Ci erano infatti delle popolazioni che desideravano di avere una strada piuttosto da una parte che dall'altra. Conseguentemente non si può dire che il ritardo nella compilazione dei progetti dipendesse dal Genio civile.

Ecco lo schiarimento che mi premeva di dare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GADDA, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole Asproni per due volte si è diretto a me personalmente nella sua interrogazione; mi corre perciò l'obbligo di dargli una risposta.

Mi dispiace che abbia egli aspettato a discorrere in questa seduta intorno alle opere della Sardegna. Ed io, invero, dopo che le spese per queste opere furono già votate nel bilancio, non mi aspettava oggi...

ASPRONI. Mi permetta una sola domanda.

Si sono spesi i danari stanziati nel bilancio l'anno scorso?

PRESIDENTE. Non interrompa.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. I danari posti nel bilancio (e l'onorevole Asproni lo sa, avendolo io lealmente dichiarato più d'una volta) non furono spesi interamente; ma non è colpa dell'amministrazione se non si sono potuti spendere interamente. L'onorevole Mordini gli ha già detto che mancavano i progetti, ed ha anche data la ragione per cui essi mancavano. Io soggiungerò solo che abbiamo dovuto mandare un numero maggiore d'ingegneri, e di valentissimi ingegneri,

che, riuniti in squadre, attendessero alla sollecita compilazione dei progetti stradali. Nè si potè fare di più.

Ma, mentre noi facciamo così, che ci dice l'onorevole Asproni? *Il Genio civile io non lo voglio.* Domando io, come possiamo avere i progetti, se non si vogliono coloro che debbono allestirli? Ma non basta. Abbiamo fatto gli appalti delle strade, e, come l'onorevole Asproni stesso ha riconosciuto, gli appalti andarono deserti. Ma questa è forse colpa del Governo? No, dice l'onorevole Asproni; ma è perchè si son fatti progetti tali che non si potevano eseguire, epperchè gli appalti sono andati deserti. Ma è egli possibile supporre in chi li fece uno scopo così diverso dal suo mandato? A nessuno, credo, sarebbe venuto in mente, tranne all'onorevole Asproni, il quale in questo argomento, in piena buona fede senza dubbio, è troppo parziale pel suo paese. Adunque, se gli appalti andarono deserti, non è colpa certo del Governo. Quando sono prescritte certe formalità, ed il Governo vi si attiene, non si può far colpa al Governo, se esso per cagione delle medesime non potè metter mano ai lavori. Infatti, lo abbiamo veduto anche l'altro giorno, quando il Governo, cedendo appunto a codeste sollecitazioni, qualche volta prima dell'approvazione regolare pone mano ai lavori, lo si accusa e lo si chiama responsabile di questo fatto; allora si chiedono inchieste, e la Camera le fa.

Mi conceda adunque l'onorevole Asproni e mi conceda la Camera che la posizione fattami è assai difficile.

La Camera, è vero, cerca di secondare i nostri sforzi, ma l'onorevole Asproni, in questa parte, mi pare che esiga un po' troppo; poichè in fin de' conti noi da una parte siamo spinti dagli eccitamenti delle popolazioni, e quando avviene che non si possano secondare allora abbiamo la taccia di disconoscere i loro giusti desiderii; se invece li assecondiamo, troviamo difficoltà d'altro genere da superare.

Non dirò di più. Spero che l'onorevole Asproni crederà al desiderio che abbiamo di dare completa esecuzione agli ordini della Camera, tra i quali principalissimo è quello tante volte ripetuto nella discussione di questo bilancio, di spendere cioè completamente le somme che si trovano iscritte in bilancio per le opere da eseguirsi in Sardegna.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni è soddisfatto? C'è anche l'onorevole Garau che ha chiesto di parlare.

ASPRONI. Mi si permetta che io ringrazi l'onorevole presidente del Consiglio della dichiarazione esplicita, solenne che egli ha fatto, cioè che non ricorrerà mai a misure eccezionali. Ne prendo atto con vera soddisfazione.

Io questo sistema l'ho sempre combattuto, l'ho riprovato col voto e colla parola. Io non ho creduto mai a questi mezzi arbitrari che sono, come diceva Cicerone, quelli di amputare il cespuglio e lasciare la radice perchè germogli più vigorosa.

Anzi confesso che mi ero spaventato quando ho sentito l'onorevole Lanza annunziare l'idea che il Governo avrebbe presentato qualche legge per proporre modi più celeri. Dio ce ne guardi! Io li temo questi mezzi; io so che le misure arbitrarie cominciano dal più scellerato, e finiscono per vessare i più probi cittadini.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, è impossibile in questo modo di procedere nei nostri lavori.

ASPRONI. Mi dispiace che l'onorevole presidente del Consiglio non abbia detto parola alcuna sulla circoscrizione. (*Segni d'impazienza del deputato Depretis e di altri*)

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, qui non si tratta della circoscrizione; non intralciamo e prolunghiamo le discussioni.

ASPRONI. Vedo che anche gli onorevoli miei amici si impazientano; aspetterò a parlare diffusamente quando discuteremo sulla sospirata relazione dell'inchiesta parlamentare. Allora risponderò a certi errati giudizi dell'onorevole Lanza sul Nuorese, e risponderò all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole Cadolini sa quanti lavori si sono fatti a questo proposito, e dove sta la magagna delle strade fatte male e con tanta lentezza.

PRESIDENTE. Ella avrà campo di discutere su questa materia in quell'epoca.

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Accolla a venire alla tribuna per presentare una relazione.

ACCOLLA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge relativo ad una nuova proroga dell'esercizio provvisorio del bilancio. (*V. Stampato n° 85-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita e messa all'ordine del giorno di domani a principio di seduta.

Invito l'onorevole Monti Coriolano a presentare una relazione.

MONTI CORIOLANO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta incaricata di esaminare il progetto di legge per spese straordinarie per opere idrauliche. (*V. Stampato n° 36 A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1870.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1870.

La discussione è rimasta sospesa alla sezione quinta, *Porti, spiagge e fari.*

La parola spetta all'onorevole Garau.

GARAU. Dopo i gravi argomenti che sono stati svolti, io, dovendo parlare su di un argomento relativamente molto umile, non potrei ottenere l'attenzione della Camera se non invocando la sua benevolenza.

Il ministro Jacini, con legge del 31 gennaio 1867 presentava alla Camera alcuni lavori marittimi per alcune parti del regno, tra i quali vi era compreso il porto di Cagliari, per la riduzione del molo di ponente a calata, ossia a porto di sbarco mediante la demolizione del bastione detto di San Vincenzo. La spesa era calcolata a 380,000 lire: il rimborso si doveva eseguire ratealmente dagli enti morali interessati in 76,000 lire.

La spesa parve troppo grave ai successori, ai ministri Giovanola e Cantelli; quindi, d'accordo con la Commissione, la ridussero a soli sei porti.

Io non dirò quali siano stati i porti favoriti; dirò soltanto che fra i porti esclusi vi è stato anche il porto di Cagliari.

La riduzione non poteva che dispiacere ai rappresentanti delle provincie interessate; quindi si provocò grave discussione nella Camera, che l'onorevole Damiani, che mi rincresce di non vedere presente, cercò di troncarsi con un ordine del giorno che io chiamerò di conciliazione.

L'ordine del giorno dell'onorevole Damiani, presentato nella tornata del 17 febbraio 1868, era così concepito:

« La Camera invita il Ministero a presentare, dopo la discussione dei 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. »

Il concetto di quest'ordine del giorno è preciso; ciò nonostante, a maggiore schiarimento, io riferirò ancora un brano del discorso che l'onorevole Damiani fece in appoggio del medesimo.

Sono poche parole. « Io voglio che si garantisca al paese, che si garantisca a quei deputati che rappresentano le provincie nelle quali devono effettuarsi quei lavori, che, appena votati i provvedimenti finanziari, si passi alla votazione e, come è sperabile, all'esecuzione di quei lavori. »

L'ordine del giorno Damiani non era tutto quello che quei deputati potessero desiderare, ma però era qualche cosa.

Alla cancellazione proposta dalla Commissione della Camera e dal ministro dei lavori pubblici, sostituiva una dilazione; e soprattutto riaffermava l'urgenza dei lavori e ne garantiva l'attuazione dentro un termine preciso e limitato.

Noi ci siamo acquietati a quell'ordine del giorno; non così il ministro Cantelli, il quale protestò che non poteva accettarlo nel senso tassativo in cui era con-

cepito; ma che desiderava che al Ministero fosse lasciata ampia facoltà di presentare un'altra legge dove egli avrebbe proposto i miglioramenti necessari per quei porti che avrebbe creduto e in quella somma che avrebbe stimato.

La Camera ciò non ostante fece giustizia alle provincie interessate e votò l'ordine del giorno Damiani nei termini nei quali era concepito e nei quali fu da lui lealmente mantenuto. Ora i provvedimenti finanziari sono stati votati, ma la legge non è stata presentata; è trascorso tutto il 1869 e la legge non è stata presentata. Credo che l'onorevole ministro e la Camera non diranno troppo impaziente il deputato di Cagliari se venne qui a richiamare il ministro all'osservanza di quell'invito che la Camera gli ha fatto. Un ordine del giorno della Camera non ha certamente bisogno di essere giustificato; ma siccome pare, a giudicarlo dai fatti, che il Ministero non sia affatto persuaso della ragionevolezza che l'ha dettato, così mi permetterà la Camera di fare in proposito alcuna osservazione.

Io ho qui davanti la relazione che presentò al Parlamento, sull'amministrazione dei lavori pubblici, il ministro Jacini; le spese assegnate dal 1860 a tutto il 1866 rappresentano la vistosa somma di 45 milioni circa, e la spesa effettiva poco meno. Ora, vuol sapere la Camera come figura il porto di Cagliari in queste spese?

« Porto di Cagliari. Miglioramenti al porto. Spesa approvata 30,370 lire; spesa effettiva 25,220 lire. »

Io non farò confronti, desidererei anzi che nessuno ne facesse; sono contento che se il porto di Cagliari non è stato migliorato, almeno lo siano stati gli altri; ma non posso astenermi dal dire come paia che in certe circostanze la bilancia della giustizia distributiva in mano al Ministero soffra qualche piccolo squilibrio.

Il porto di Cagliari, e come porto commerciale, e principalmente come porto di rifugio, ha una grande importanza che il Ministero non ha disconosciuta.

Il porto di Cagliari è nel mezzo del Mediterraneo con esposizione a mezzogiorno; sembra fatto apposta, quasi un punto di stazione, per bastimenti che per avarie, o per altro, hanno bisogno di sosta; sembra, direi quasi, una locanda messa là in mezzo al mare per ricovero ai naviganti di lungo corso.

Tanto è vero che, come porto di rifugio, quello di Cagliari è forse il primo del Mediterraneo, che una società di privati, quindici anni or sono, fece fare gli studi per un porto commerciale ed un porto di rad-dobbo. E gli studi furono fatti da un nostro onorevole collega, dall'onorevole Valerio, con quell'alta intelligenza e quella rara applicazione che egli suole portare in tutte le sue opere.

Se i tempi corressero più prosperi per le finanze italiane, certamente io pregherei il signor ministro di

riconoscere quegli studi e la loro importanza ; per il momento mi basta averli ricordati, e mi restringo solo a dirgli che, se il Ministero stesso classificò il porto di Cagliari, nell'interesse nazionale, tra gli otto primi porti d'Italia, pare a me che la spesa di 25,000 lire su 45 milioni dal 1860 al 1866 sia assai poca cosa ; e dal 1866 a questa parte nemmeno uno scudo, perchè, come ho detto, la proposta Jacini fu respinta. Mi pare, dico, che la spesa di 25,000 lire in dieci anni non sia tale che corrisponda a quell'importanza, a quell'entità del porto che il Ministero stesso ha dichiarato, classificandolo di prima classe.

Aggiungerò di più che la città di Cagliari non poteva mai immaginarsi che una legge presentata oggi dal Ministero venisse disconfessata il domani ; vi sono certe cose che pur troppo succedono, ma che chi non vi è in mezzo stenta a crederle possibili.

Quindi, appena presentata la relazione Jacini, la città suddetta diede opera a fare atti preparatorii ; demolì il molo di San Vincenzo, che fronteggiava quello scalo ; aprì la via così detta *delle concie*, in direzione del medesimo. Le quali spese, per quanto rimane l'opera incompiuta, sono in parte perdute. Così, nello stato attuale delle cose, non solo vi sono aspirazioni deluse, ma anche interessi compromessi.

Io prego l'onorevole ministro a dirmi, se intenda sì o no dare esecuzione al voto della Camera, all'invito che la Camera gli ha porto in termini così precisi.

Leggo nella relazione che vi sono degli studi fatti anche per quest'opera ; ma, Dio buono ! gli studi erano fatti sino dal 1866 ; ciò non mi può punto appagare ; io desidero che si presenti la legge, e la legge non è ancora presentata.

Ora, se il signor ministro mi assicura di presentarla dentro la presente Sessione, o al più tardi al principio della ventura, io gli sarò riconoscente e non aggiungerò parola ; me se egli, come pur troppo è avvenuto in certe circostanze, ricorre a parole evasive, a spediti dilatorii, allora sarò obbligato rivolgermi alla Camera, invocando dalla medesima che, a tutela della dignità, della sincerità del suo ordine del giorno, confermi oggi il voto già emesso, e quindi imponga al ministro ciò che le convenienze parlamentari avrebbero già dovuto imporgli, vale a dire di eseguire la deliberazione presa con tanta maturità dalla Camera.

Aggiungerò poche parole.

Qui non è il caso certamente di dire come si è risposto per Catania, che si aspetta l'iniziativa degli enti interessati. Capisco che ciò si sia detto a Catania quando trattavasi di tre milioni e il Governo non poteva assumere su di sé di mettere a carico di quella provincia il rimborso di un milione e mezzo, concorso obbligatorio per i porti di terza classe ; capisco che si sia risposto in questo stesso modo al municipio di Bari quando si trattava di quattro milioni e 200 mila lire ; e il Governo prudentemente rifuggì dall'imporre violentemente

a quella provincia il rimborso di 2,100,000 lire. Ma quando si tratta di un rimborso di 76 mila lire, come aspettare l'iniziativa degli enti interessati ! Sarebbe cosa in vero assai poco ragionevole.

Qui si tratta di sole 76,000 lire di concorso. Il Governo non può dubitare del concorso. Sarebbe uno spreco di tempo, un ritardo, un intralcio creato a capriccio quando si volesse attendere l'accordo preventivo e l'iniziativa di tanti enti morali diversi.

Il Governo metta mano alle opere, le provincie e comuni interessati saranno ben contenti di rimborsarlo rateatamente del quinto della spesa imposta ai porti di prima classe.

Io aspetterò la risposta dell'onorevole ministro e voglio sperare che la medesima sia quale la desidero e mi dispensi da qualunque replica.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il progetto delle nuove opere del porto di Cagliari importa la somma di un milione e mezzo di lire. Esso non è ancora approvato dalla Commissione permanente istituita, come sa l'onorevole Garau, per l'esame delle opere marittime...

GARAU. Il progetto Jacini portava solo 380,000 lire per una calata. Spiego la precisa mia domanda perchè il ministro possa concretare la sua risposta.

Si tratta della sola riduzione del molo di ponente a ponte di sbarco. Se il Ministero vuole allargare l'opera tanto meglio, purchè sotto questo colore non la rimandi a tempo indeterminato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Parlando del progetto del porto di Cagliari, già espressi alla Camera come esso dovesse essere ancora esaminato dalla Commissione permanente per le opere dei porti ; questa non ha dato il suo giudizio, e quindi non si è potuto approvare. Ora io chiedo all'onorevole Garau, se non sembri a lui stesso intempestivo il momento di chiedere a me conto di un'opera che, quantunque parziale, può tuttavia influire sul complesso del sistema da adottarsi per il porto di Cagliari.

In questa condizione di cose, non potrei dare a lui una risposta precisa, ignorando la decisione che sarà per prendere la Commissione.

Dopo queste mie spiegazioni, voglio sperare che l'onorevole Garau approverà la mia riserva e non insisterà per una dichiarazione precisa.

Egli mi ricorda un ordine del giorno della Camera : ma che cosa diceva quell'ordine del giorno ? Certamente qualunque ministro deve eseguire gli ordini della Camera, ma nei limiti e nel significato che la Camera loro dava. La Camera con quell'ordine del giorno rimetteva la decisione sulla esecuzione di talune opere marittime dopo i provvedimenti finanziari.

Crede l'onorevole Garau che le condizioni delle nostre finanze sieno in tale stato da non richiedere provvedimenti urgenti ? Noi siamo alla vigilia di trattare appunto radicalmente la questione finanziaria ; quindi prego lui, e vorrei anche pregare gli altri onorevoli

deputati che avessero consimili proposte, a non presentarle ora, perchè il Governo non potrebbe accettarle.

Io posso ammettere che le opere del porto di Cagliari sono opportune, e vorrei poter aggiungere che, secondo il mio convincimento, sono molto opportune: ma non le credo di quell'urgenza a cui sembrava accennare l'onorevole Garau...

GARAU. No, no.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI... perchè, sebbene il porto di Cagliari non abbia ancora quel complesso di opere necessarie per renderlo un rifugio sicurissimo, come egli accennava, sta però vero che quel golfo presenta un rifugio abbastanza sicuro per la navigazione, e la natura v'ha fortunatamente provveduto.

È opportuno e desiderabile che lo Stato possa eseguire quelle opere che sono richieste a rendere compiuto quel porto, e certo lo farà; ed infatti un mio antecessore, che metteva tutto lo zelo che in questa amministrazione importantissima bisogna portare, aveva presentato un progetto di legge, e soltanto le considerazioni finanziarie hanno impedito che si riproponesse quella spesa.

MASSARI G. Domando la parola.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Vede adunque l'onorevole Garau che i suoi desiderii sono divisi da tutti e principalmente dal Governo; ma in questo momento, alla vigilia della discussione, che deve decidere della condotta finanziaria ed economica che dobbiamo tenere, mi pare inopportuno lo insistere, e pregherei l'onorevole Garau a non obbligarmi a dovergli dire che non posso prendere un impegno formale quale egli vorrebbe.

MASSARI G. Signor presidente, due sole parole. Io non rientrerò nella questione che rassomiglia assai a quella che fu fatta ieri; però debbo fare osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che l'interpretazione da lui data all'ordine del giorno della Camera, testè ricordato dall'onorevole Garau, non mi pare che sia esatissima; se non altro non mi pare che sia conforme allo spirito di quell'ordine del giorno. L'onorevole ministro ricorderà che quell'ordine del giorno fu votato nel febbraio o nel marzo 1868; ed evidentemente la Camera, quando l'ha fatto, credette di fare una cosa seria, non credette di dire che si dovesse differire indefinitamente la presentazione della legge sopra i diversi porti. Dicendo i provvedimenti finanziari, intendeva i provvedimenti finanziari del 1868; dimodochè, se oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici dice « le finanze sono in tale condizione che realmente il Governo non si può impegnare, » questo mi par chiaro ed evidente. Si può discutere se sia molto giusto, ma, insomma, lo comprendo; ma il venire a trincerarsi dietro ad un ordine del giorno della Camera, il quale mirava ad uno scopo diverso che

non è l'attuale, mi perdoni l'onorevole ministro, ma non posso menarglielo buono.

Mi pare ora non inutile ricordare che pur troppo, a motivo della grande ristrettezza finanziaria, c'è una legge dello Stato, una legge sui lavori pubblici, che viene eseguita a favore di alcuni porti sì e di altri no, ed un ordine del giorno della Camera che rimane una lettera morta.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Accennando all'ordine del giorno sul quale l'onorevole Garau appoggiava la sua domanda, non ho detto che effettivamente quell'ordine del giorno dovesse intendersi senza una pratica applicazione. Voleva dire soltanto che quell'ordine del giorno, come allora non poteva avere una immediata esecuzione, così non la può aver oggi. La Camera ha una vita continua, è un corpo morale che vive oggi della stessa vita che aveva allora; e siccome le condizioni non sono migliorate, anzi sono peggiorate, così io doveva ritenere che non vi fossero circostanze nuove per obbligare il Governo a prendere impegni maggiori di quelli che allora voleva assumere. La Camera allora, sperando in un avvenire più fortunato (parlo relativamente alla finanza), intendeva che il Governo fosse sollecito a proporre quelle opere, appena le condizioni finanziarie fossero migliorate. Sopra questa speranza si basava, a mio avviso, l'ordine del giorno della Camera.

L'onorevole Massari certo non vorrà credere che la Camera avesse potuto prevedere che le condizioni finanziarie, piuttosto che migliorare, peggiorassero, e quindi volesse allora obbligarsi ad approvare nuove spese prima che le condizioni finanziarie dello Stato non fossero mutate in meglio. Egli non vorrà conseguentemente pretendere da me una interpretazione conforme ai suoi desiderii, per quanto io trovi giuste, anzi benigne e cortesi le sue osservazioni. Ma mi permetterà di credere di essere nel vero, dando a quell'ordine del giorno la interpretazione che io credo più conforme agli interessi del paese.

Ciascuno può giudicare quale sia la posizione di un ministro dei lavori pubblici, il quale naturalmente desidererebbe di assecondare tali desiderii. E nulla più gioverebbe a me anche personalmente ed alla mia posizione che, accettare proposte per esecuzione di nuovi lavori pubblici, che segnerebbero con opere durevoli il breve periodo del mio passaggio al Ministero. Se io mi trovo costretto a non accettare simili proposte, lo faccio con pena e perchè il mio dovere me lo impone. È la ragione del dovere che è forza soverchi i sentimenti dell'animo mio.

GARAU. Io ho presentato un ordine del giorno alla Camera, pregandola di riaffermare il voto già emesso, e spero che la Camera non vorrà disdire il voto precedente. Io non so se il signor ministro dei lavori pubblici sia o no uomo di mare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non lo sono.

GARAU. Non potrei però crederlo tale, stando a quel che ha detto.

Egli disse che Cagliari, come porto di rifugio, non ha bisogno di calate, e che è il golfo dove si rifugiano i bastimenti.

Ma l'onorevole ministro deve sapere che quando i bastimenti si rifugiano in un porto lo fanno il più sovente per essere provvisti, o perchè abbisognano di raddobbo; e non è in mezzo al golfo che s'imbarcano i viveri o si rattoppano le navi. Per conseguenza, se voi non fate delle calate sufficienti, i bastimenti si ripareranno ad altri scali più accessibili, e Cagliari perderà quei proventi che la felice sua posizione le assicura.

Mi permetta l'onorevole ministro di dirgli che la sua osservazione non calza all'argomento.

Egli aggiungeva che gli ordini del giorno della Camera bisogna interpretarli con qualche larghezza, e che essi sono sempre sottoposti ad una condizione, cioè che le finanze dello Stato lo permettano.

Io posso accertare il signor ministro che la Camera, quando vota una spesa, sa pure che quella spesa può sopportarsi dallo Stato; se ella vedesse che fosse insopportabile, non la voterebbe, perchè la sua deliberazione in tal caso sarebbe cosa troppo leggera ed indegna dell'alto senno del consesso.

La Camera ha conosciuto che non s'impegnava il bilancio dello Stato per alcuna somma esorbitante.

Come mai le finanze italiane sarebbero cadute sì basso da non potere occorrere ad una spesa di 304,000 lire! E ciò mentre vengono deliberati anche in quest'anno altri lavori pel valente di 79 milioni.

PRESIDENTE. Onorevole Garau, ella ha già sviluppate le sue ragioni.

GARAU. Io non posso lasciare la Camera sotto l'impressione delle ultime parole pronunciate dal ministro.

PRESIDENTE. Ella ha già parlato una volta ed ha già bastantemente sviluppate le sue ragioni.

GARAU. Ha parlato contro due volte l'onorevole ministro, una volta il relatore, ed entrambi hanno deviato la questione, e l'hanno aggruppata per non scioglierla.

Sotto lusinga di più estesi lavori ci negano il poco che dimandiamo.

Il porto di sbarco in discorso sta da sè. Basta conoscere il sito dove intende stabilirsi. Le altre opere progettate verranno da poi. L'essenziale è che si cominci a fare qualche cosa.

Ripeto che la spesa a cui il voto della Camera obbliga la nazione è di lire 304,000 e nulla più, e questa spesa non è certo insopportabile.

Il bilancio dei lavori pubblici d'Italia ha scerpato sempre i 60 milioni, e quindi non è in un bilancio così esteso che manchi posto per collocare poche centinaia di mila lire. Non è mancanza di danaro, è la mancanza di volontà nei ministri, quella che rende ineffi-

cace per l'isola anche le favorevoli deliberazioni del Parlamento. Si parla di studi non approvati; ma come poteva presentare la legge l'onorevole Jacini per un disegno non approvato!

Io prego la Camera di voler rafferma il suo voto e di non voler permettere che le deliberazioni che prende, siano poi eluse con il pretesto illusorio dello stato delle finanze.

SALARIS. L'onorevole Massari ha certamente dato, a mio debole avviso, una giusta interpretazione al voto della Camera, ed ognuno se ne persuaderà, considerando che la Camera non poteva pensare nel 1868 ad un complesso di provvedimenti finanziari presentati nel marzo del 1870, per riferire quell'ordine del giorno alle attuali condizioni delle finanze. Ora il signor ministro pare si trincerò dietro un'altra fortezza, che non sembra assai solida ed inespugnabile.

Il signor ministro non negò che il progetto del porto di Cagliari è compiuto e non attende che la sua esecuzione. Ma, dice il ministro, il progetto non è approvato dal Consiglio speciale delle opere marittime.

Anzitutto, io non vorrò dubitare delle parole del ministro, ed ammetto che il progetto non sia ancora approvato. Ma vorrei che il ministro non obbliasse il tempo già trascorso dal compimento di questo progetto, perchè ne sollecitasse codesta approvazione.

Ma, del resto, si domanda forse che sia eseguito tutto intero quel progetto in tutte le sue opere complessive? Questo non si domanda. L'amico Garau fu assai modesto nelle sue esigenze.

Il signor ministro manifestava il dubbio che le opere parziali potessero pregiudicare il totale. Ma a me pare che egli abbia voluto abilmente sfuggire la questione, che per altro si presenta semplicissima e tale che richiede una esplicita risposta dal ministro.

Infatti dalle opere parziali bisognerà dare esecuzione al progetto del porto, e dal compimento di queste risulterà in progresso il compimento di tutto.

Io non credo che siavi chi sognar possa che un bel giorno il porto scenda bello e fatto dal sole o dalla luna; ciascuno riterrà che le opere si compiono col tempo, e che il porto essendo il complesso di opere coordinate ad un insieme, risulterà fatto dal compimento delle opere parziali.

Egli è per ciò che non si chiede che in questo bilancio siano stanziati tutti i fondi necessari per l'intero porto, ma solo quei fondi che sono necessari per un comodo scalo, per opere insomma che sono il principio del porto.

Urge che si faccia qualche cosa, che si comincino le opere parziali.

Nulla osta quindi che si dia mano a queste opere, che si facciano in appresso progredire, acciò poi, dopo un anno o due anni, si abbia il porto compiuto e soddisfatto il bisogno del commercio e della popolazione di Cagliari.

Vede per conseguenza il signor ministro che tutte le ragioni adottate non potrebbero certamente convincere alcuno che sia giustificato cotanto indugio, e che perciò le istanze dell'onorevole Garau sono legittime, ed accettabili la sua proposta.

Io non accuserò l'onorevole ministro di mala volontà: comprendiamo tutti quali ormai sieno le condizioni attuali delle finanze; ma è doloroso che un ordine del giorno della Camera, il quale fu votato in occasione, se non erro, del porto di Bari e del porto di Cagliari, sia stato per anni negletto, e che nè in quello nè in questo si sia gettata una pietra, e si sia fatta la spesa di un centesimo.

Un principio fu posto innanzi nella seduta di ieri, e del quale oggi non vorrò discorrere, ma che dovrà discutersi.

Ieri abbiamo inteso per Bari richiedersi il concorso, anzi l'anticipazione di tutte le spese della provincia e del comune, e fui sorpreso che non si sia messa in campo anche la stessa teoria per il porto di Cagliari. Ma io spero che il signor ministro non insisterà in somiglianti pretese, e che cesserà da quella recisa opposizione che ha fatto, e permetterà che nel bilancio di quest'anno figurino qualche somma, con cui si possa dar principio alle opere del porto. Io non dico che nel bilancio si stanziino i fondi per compierle, no; ma domando che si stanzi per lo meno quel tanto che basti a principiare quelle opere che si manifestano le più importanti e le più urgenti per un comodo scalo, che è potentemente reclamato dal commercio.

PRESIDENTE. Ora do lettura della proposta presentata dall'onorevole Garau:

« La Camera rafferma il voto emesso nella tornata del 17 febbraio 1868 rapporto ai lavori marittimi che furono tralasciati, e che erano compresi nel progetto Jacini del 31 gennaio 1867. »

Do facoltà di parlare al relatore per esprimere l'avis della Commissione su questa proposta.

DEPRETIS, relatore. Io prego l'onorevole Garau di voler accogliere un mio consiglio. Egli non può dubitare che io non sia impegnato a sostenere la sua proposta. Nella relazione sul bilancio mi sono spiegato abbastanza chiaramente sopra l'importanza di due fra i molti porti della Sardegna, Terranova e Cagliari. Non potrei dunque rifiutarmi dal prestargli personalmente tutto il mio appoggio. Egli ha veduto però che qualche cosa si è fatto, e che il Ministero si è impegnato di fare lavori nei porti della Sardegna, imperocchè una somma considerevole per migliorare gli ancoraggi ed i porti forma appunto oggetto di un appalto recentissimo.

Dico il vero, in altre condizioni io crederei utile lo esaminare questa questione e il risolverla con un voto. È questione gravissima, tiene in sospenso gli interessi di molte popolazioni, e sarebbe bene che una volta venisse risolta. Ma io credo che questo non sia il mo-

mento opportuno. Prima di tutto perchè la discussione di una spesa alla vigilia di un'altra discussione sui provvedimenti finanziari subisce sempre, poco o molto l'influenza che questa grande questione finanziaria esercita sul Parlamento, e soprattutto sul Ministero. Un interesse speciale, sia pure importante, non può neutralizzare quest'influsso.

Poi mi permetta una seconda osservazione. Una questione così grave come è questa, vorremo noi ventilarla e risolverla nello stato in cui si trova adesso la Camera? Egli vede come siamo pochi presenti: siamo troppo pochi.

Prego quindi l'onorevole Garau, non già di rinunciare al suo desiderio, ma di riservarlo, ove occorra, alla discussione del bilancio del 1871, e di ritirare per oggi il suo ordine del giorno.

Alla Commissione spetterebbe il debito di riferire alla Camera sopra una petizione presentata dal municipio di Bari, e raccomandata dall'onorevole Massari.

Dopo l'accordo che ieri si è felicemente stabilito per le opere dei porti di Catania e di Bari, io, applaudendo alle generose iniziative prese da quei municipi, credo inutile riferire sulla petizione presentata. Debbo solo fare una riserva a nome della Commissione del bilancio.

Io non vorrei che questo precedente stabilisse la norma secondo la quale il Ministero debba procedere in questa materia. Io debbo ricordare la precisa disposizione della legge sulle opere pubbliche. Questa questione è tutta compresa in due articoli: l'articolo 190 che stabilisce da chi sono sopportate le spese per i porti classificati di terza categoria; e l'articolo 194 che dichiara in quali circostanze queste spese diventano obbligatorie.

Evvi nell'articolo 194 un'alinea il quale, interpretato rettamente, dispone che, quando gli enti interessati rappresentano almeno i due terzi del contributo nella spesa, il concorso dello Stato diventa obbligatorio, come diventa obbligatorio il concorso degli enti interessati. Tale è il senso della disposizione della legge, ed a nome della Commissione io sono in dovere di ricordarla.

Solo aggiungerò che certamente l'obbligo del Governo dev'essere subordinato allo stato della pubblica finanza; ma se le condizioni della pubblica finanza impongono al Governo di limitare la misura del suo concorso, questa limitazione deve essere secondo giustizia, cioè eguale per tutti i porti classificati nella terza categoria che hanno diritto di reclamare il concorso.

Questo è il voto della Commissione.

MASSARI G. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Scusi, prima debbo dare la parola all'onorevole Biancheri ingegnere.

BIANCHERI, ingegnere. Io mi permetterò di aggiungere alcune considerazioni tecniche alle ragioni espo-

ste dall'onorevole relatore intorno alla domanda dell'onorevole Garau. Già l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto conoscere le condizioni in cui si trova il progetto del porto di Cagliari. Sottoposto alla Commissione permanente dei porti non ne ha riportata ancora l'approvazione. Io credo che non sarebbe conveniente che l'opera parziale per la quale insistettero gli onorevoli Garau e Salaris, cioè lo sbarcatoio interno del porto, che si vorrebbe costruire, venisse eseguita prima che abbia avuto approvazione il progetto complessivo delle opere, perchè essendo uno sbarcatoio interno, finchè non saranno eseguite le parti del progetto che tendono alla difesa del bacino del porto, malamente si potrebbe utilizzare codesto sbarcatoio quando pure venisse eseguito.

In conseguenza, a me pare che non ci sia opportunità per ora di prendere una decisione a questo riguardo, ma che convenga necessariamente attendere che il progetto complessivo abbia riportata l'approvazione della Commissione permanente.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Massari per una dichiarazione.

MASSARI G. A scanso di ogni equivoco, mi preme dichiarare che nella tornata di ieri io dissi (e manterrò la mia parola) che avrei fatto quanto era in mio potere per indurre i miei amici di Bari a volere accettare le basi già accettate relativamente al porto di Catania, ed è rimasto inteso che, qualora ciò fosse, allora l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenterà il progetto di legge relativamente al porto di Bari.

Rispondendo poi alle ultime osservazioni dell'onorevole relatore della Commissione, dirò che la città e la provincia di Bari erano risolte, come era loro debito, ad assumere la quota che loro spettava per l'esecuzione dei lavori del porto.

PRESIDENTE. L'onorevole Salaris ha la parola per una dichiarazione.

SALARIS. Io rivolgerei una preghiera al mio amico e collega Garau di ritirare il suo ordine del giorno, sì perchè non avrebbe il medesimo più valore di quello votato dalla Camera nel 1868; sì perchè, dietro le dichiarazioni del relatore della Commissione, il quale fu presidente della Commissione d'inchiesta, attendremo il momento più opportuno per rinnovare le nostre istanze, fiduciosi del suo valido appoggio; sì ancora perchè confido che il signor ministro vorrà seriamente occuparsi di questo porto. Egli è perciò che mi lusingo che l'onorevole Garau avrà la compiacenza di ritirare il suo ordine del giorno con espressa riserva di rinnovare la nostra legittima domanda.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serpi.

SERPI. Io mi sono interessato molto per questa questione del porto di Cagliari. So che il progetto si trova ora presso il Consiglio superiore permanente, ed io vorrei pregare il signor ministro che volesse sollecitare il compimento degli studi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La Commissione permanente non ha potuto occuparsi di questo porto, come di altri lavori, per la disgrazia occorsa, e che fu una perdita pel paese, della morte del generale Chiodo, il quale faceva parte della Commissione. Soltanto da due giorni il ministro della marina ha potuto dare partecipazione dell'onorevole ufficiale che l'ha sostituito per cui, nella settimana ventura, per giovedì, è già convocata la detta Commissione permanente.

Amo poi di soggiungere uno schiarimento.

Forse mi sarò ingannato, ma mi è parso di rilevare da un'asserzione dell'onorevole Garau, che egli credesse che il progetto fosse già approvato. Il progetto fu approvato infatti dal Comitato locale per i lavori marittimi, ma non fu approvato ancora dalla Commissione permanente centrale (bisogna dire le cose come sono), alla quale, nell'interesse di queste opere specialissime, devono questi progetti essere presentati per l'esame della loro opportunità nel rispetto della navigazione.

PRESIDENTE. Onorevole Garau, aderisce a ritirare la sua proposta?

GARAU. Secondando il desiderio dei miei colleghi, aderisco a ritirarla, e mi restringo a pregare il signor ministro che, se per la Sessione ventura non potrà proporre tutto l'intero progetto, almeno presenti quello necessario per questo porto di sbarco, onde non sia più a lungo un vano desiderio.

PRESIDENTE. « Sezione quinta. Porti, spiagge e fari. — Capitolo 75. Porto di Bosa - Costruzione del porto col concorso del comune di Bosa (Spesa ripartita). » Proposto dal Ministero e dalla Commissione in lire 200,000.

(È approvato.)

« Capitolo 75 bis. Porto di Genova - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci. » Proposto dal Ministero e concordato dalla Commissione in lire 300,000.

Su questo capitolo l'onorevole Ricci ha facoltà di parlare.

RICCI. È nota alla Camera la discussione avvenuta l'anno scorso su questo capitolo, in seguito della quale la Camera stabilì che venisse iscritta nel bilancio dell'anno scorso, tanto nella parte attiva quanto nella parte passiva, la somma di lire 400 mila per lavori attorno alle calate nel porto di Genova.

Questa discussione si protrasse per ben tre giorni, e potrebbesi dire che si è fatto il processo alla compagnia, la quale in parecchi modi resisteva ad eseguire il prescritto dalla legge del 1865. All'udo alla società dell'Alta Italia. Questa società, come tutti sanno, è obbligata per legge a contribuire in lavori od in ispese per la somma di tre milioni nei lavori attorno al porto di Genova; ma essa in parecchi modi cercò sempre di eludere il suo concorso a questo lavoro.

Dissi, in parecchi modi; e da una corrispondenza che

il Ministero comunicò alla Commissione, e che io non ho sott'occhio per la lettura di alcuni brani, risulterebbe che innanzitutto la società contrapponeva alle proposte del Governo dapprima resistenza passiva, in seguito tergiversazioni. Esauriti questi mezzi, stante l'energia dimostrata dal Governo, e questo naturalmente dopo il voto della Camera dell'anno scorso, la società scelse un altro modo, e questo si fu il silenzio.

Figuratevi, o signori, che noi abbiamo rilevato che questa società, ai dispacci scritti, per esempio, nel mese di aprile e ad altri scritti nel mese di giugno, risponde il 17 di marzo dell'anno susseguente. (*Si ride*) Di più ad altri si risponde sotto la data del 1° aprile di quest'anno, e forse sapete il perchè di questa apparente arretratezza; perchè le convenzioni ferroviarie probabilmente venivano ad essere presentate in quei momenti.

Ma anche in queste risposte sapete il metodo adottato da questa potente società? Il sistema del controprogetto. Presentando progetti, a sua volta invitava il Governo a dichiarare se accettava.

In una parola questa società non riconosce lo Stato se non in tutte quelle circostanze in cui ad essa conviene.

Quando una società ha per contratto che tutte le controversie che possono sorgere tra essa e lo Stato, contraente debbano essere definite coll'arbitramento, ben vedete in che situazione vantaggiosa essa si trova relativamente al Governo. L'esperienza costantemente ce lo dimostra, che lo Stato fu sempre soccombente, e quanto più grave è la contestazione, tanto è più ingente la somma richiesta come indennizzo, sempre più sicura riesce la vittoria della società.

In una recente circostanza in cui il Governo, per definire questioni gravissime e che possono turbare la quiete nel porto di Genova, non vide altro modo che un decreto reale, dopo avere avuto l'avviso di persona competentissima e legale, la società per imporre al Governo sapete che cosa fece? Domandò, qualora gli effetti del decreto si verificassero, una indennità di 20 milioni.

Egli è evidente che, di fronte a una domanda così grave e non vedendo altri mezzi per definire la controversia fuorchè l'arbitramento, lo Stato se ne rimanga alquanto in forse.

Ma, domando io, si può continuare su questo sistema?

E tanto più lo notiamo adesso inquantochè nelle convenzioni che sono ora ad esame, fondamento principale sta lo arbitramento in tutte le questioni e controversie della società collo Stato, per cui è da augurare che la Giunta chiamata ad esaminarle ne faccia serio argomento, non solo di studio, ma di assoluta dichiarazione, che, ove non vengano posti Stato e società nella identica condizione innanzi ai tribunali ordinari, si abbia senz'altro a respingere le convenzioni.

Ma veniamo ora alla questione.

La società dice al Governo: io non ho difficoltà di concorrere per i tre milioni stabiliti per legge, ma ad una condizione che voi facciate un piano generale dei lavori e che mi aggradi.

Con questa condizione si vede che, essendo difficile convenire pienamente in un piano fondamentale, sarà impossibile di intenderci. Giammai la società sarà disposta a trovare un progetto che le aggradi per venire a componimento col Governo, imperocchè avendo essa interesse a non sborsare i tre milioni, affaccierà difficoltà per guadagnare tempo, come praticò sempre nel passato.

Ne volete una prova, o signori? L'abbiamo la prova.

Sono cinque anni che si sta discutendo con uffici e comunicazioni ed in mille maniere per venire ad un componimento; nulla è giovato.

A me pare pertanto che il consiglio che venne dato dalla Commissione al Governo sia l'unico. Avendo a che fare con una società la quale, nel trattare di affari collo Stato, si crede al disopra del Governo stesso, non vedrei altro modo che quello di esperire la via dei tribunali. Se il Governo troverà che la questione debba essere sottoposta anche in questo caso all'arbitramento, certamente con esitanza io gli darei il consiglio di ricorrere a questo estremo mezzo; ma se può invece trovare che è di competenza dei tribunali ordinari, in quel caso non c'è altro che additare la via contenziosa. Senza di questo nulla si risolverà.

Il Governo poi dovrebbe persuadersi che, quando si trattano nuove convenzioni con società così potenti, è indispensabile di mettere le cose chiarissime e di non fare in nessun modo la parte del leone a queste società, concedendo, come mezzo di definire le contestazioni, l'arbitramento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

NEGROTTA. L'ho domandata prima io; e se l'onorevolissimo presidente se lo rammenta, sono venuto io al banco della Presidenza appositamente.

VALERIO. Non insisto: parlerò dopo.

PRESIDENTE. Va benissimo; parli l'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo testè ad una interrogazione che gli era fatta dall'onorevole Asproni, diceva che desiderio precipuo del Governo è quello di assecondare e di eseguire gli ordini della Camera.

Ebbene, io prendo atto di questa sua dichiarazione, e tanto più volentieri ne prendo atto, inquantochè lo scorso anno, durante la discussione del bilancio, è stato da me presentato a questo proposito un ordine del giorno al quale gentilmente vollero associarsi gli onorevoli miei amici Pescetto e Valerio, che venne approvato dalla Camera nella seduta del 12 maggio; ma che non ebbe esecuzione di sorta.

Spero quindi che l'onorevole ministro, il quale ha creduto ora di fare una così esplicita dichiarazione alla Camera, vorrà prontamente provvedere affinché si ponga mano ai tanto reclamati lavori nel porto di Genova, valendosi dei fondi ch'egli ha stanziati in bilancio e che dalla Commissione generale del bilancio gli sono consentiti.

La Commissione diminuisce di 100,000 lire lo stanziamento delle 400,000, da me proposto e dalla Camera accettato, nel bilancio del 1869, riducendosi così a 300,000 lire la somma da porsi quest'anno in bilancio per i lavori delle banchine del porto di Genova.

Io confido che la Camera vorrà approvare questa proposta tanto più volentieri, che le 300,000 lire non dovranno già essere prese dalle tasche dei contribuenti, ma essere sborsate dalla società dell'Alta Italia, la quale ne ha l'obbligo, a termini dell'articolo 11 della convenzione, che è concepito in questi termini:

« La compagnia concorrerà alle spese dei lavori assunti dal Governo per il porto di Genova nella somma di tre milioni in numerario ed in lavori preventivamente approvati dal Governo. »

Ma se la società sarebbe stata obbligata di sborsarli prima d'ora, poichè è già da qualche tempo che i lavori del porto di Genova sono cominciati, ed il suo concorso avrebbe dovuto avere principio fino da quel momento, non v'ha dubbio che tale ritardo ha recato danno allo Stato e non poco vantaggio alla società che ha usufruito dei relativi interessi.

E qui è debito mio il completare le considerazioni testè fatte dall'onorevole mio amico il deputato Ricci.

È di tale importanza la costruzione delle *calate* pel porto di Genova, che questa città, non badando a spesa, ha impreso a suo carico il riempimento di un bel tratto di mare, eseguendo così delle banchine provvisorie là dove dovranno essere costruite definitivamente dallo Stato, e ciò per potere, senza ulteriore ritardo, mettere le fondamenta di quei magazzini generali che tanto sono reclamati dal commercio e che per contratto stipulato col Governo si è obbligata di costruire a sue spese sulle banchine stesse.

Per tale grandiosa ed utile opera la città di Genova dovrà sottostare al dispendio di 3 milioni, ma almeno non la si costringa a sospendere tali lavori cominciati con tanta alacrità, e della quale, mi piace il dirlo, spetta una buona parte del merito a chi sta a capo di quell'amministrazione municipale.

Tali fatti, mentre provano quanto l'esecuzione di quelle opere sia ravvisata importante, ridonano anche ad onore della mia città natia, che ha l'onore di qui rappresentare; la quale, piuttosto che andar incontro al pericolo di dover sospendere tali lavori, per la resistenza che si fa allo Stato dalla società dell'Alta Italia, che non vuole sborsare le somme, alle quali si è obbligata colla convenzione 30 giugno 1864, ha voluto,

dico, prevenire tale pericolo col dar principio ad una parte di queste *calate*, senza esservi menomamente obbligata.

Io non mi dilungo di più sull'importanza dell'opera; dirò soltanto che l'obbligo del concorso nella spesa per parte della società è chiaramente espresso nell'articolo 11 della convenzione e nell'articolo 9 della legge 14 maggio 1865, colla quale la predetta convenzione venne approvata; perocchè nell'articolo 9 è detto appunto che « il Governo è autorizzato a por mano immediatamente ai lavori fino alla concorrenza della somma che deve essere somministrata dalla società. » Per conseguenza, se il Governo deve prontamente farli eseguire, e se la società non può affacciare nessuna condizione del contratto, per cui possa esimersi dal concorso nella spesa per l'ammontare in esso stabilito, io non so veramente come si lasci trascorrere un tempo prezioso, tanto più trattandosi di un'opera da eseguirsi in un porto che è da tutti riconosciuto per il principale e più importante del regno, recandosi per tal modo un gravissimo danno al commercio italiano.

VALERIO. Io sarò molto breve: intendo solo di aggiungere alle nozioni che ha fornite l'onorevole mio amico Ricci alcuni dati, direi, cronologici, perchè la Camera sia precisamente in cognizione dello stato di questa controversia.

La prima lettera che noi abbiamo è del commissariato generale delle strade ferrate in data del 25 luglio 1868 alla direzione generale dell'Alta Italia; le comunica un piano di lavori, e domanda il concorso dovuto dalla società dell'Alta Italia, lasciandole la scelta di prestare questo concorso o in danaro ed in opere.

Veramente non si può trasandare di osservare che viene un po' tardi questa prima lettera colla data del 25 luglio 1868, quando la legge è del 14 maggio 1865; sono tre anni, e tre anni a questi chiari di luna sono molto, sono tre milioni che stavano in debito senza interesse per la società, e che producevano alla società.

E notate bene che questi tre milioni sono parte del prezzo della rete delle antiche provincie venduta, e che al 1° maggio 1865 fu consegnata alla società.

Dunque da una parte la rendita delle strade vendute, dall'altra i danari, prezzo di quelle strade, e ciò tutto nella stessa cassa.

La direzione dell'Alta Italia risponde il 6 aprile 1869, comunicando un lungo lavoro della direzione delle sue costruzioni, nel quale viene a dire insomma che si potrà fare qualche cosa; ma che bisogna vedere, bisogna studiare; e che in fin dei conti poi non conviene spendere dei danari nel porto di Genova.

Ecco lo scopo principale di questo rapporto. Mi permetta la Camera che io dia lettura di un breve squarcio:

« Noi (è il direttore delle costruzioni della società

dell'Alta Italia che parla) osserveremo d'altronde in via incidentale come, dopo che la convenzione del 1867 ha formulato la propria conclusione, molti avvenimenti nuovi si sono verificati, per modo che molte trasformazioni del commercio » (chiedgo l'attenzione della Camera e soprattutto della Commissione che deve esaminare le convenzioni ferroviarie) « che sembravano in allora lontane, sono al presente assai vicine, sì che se ne possono misurare le conseguenze assai meglio di quanto si potesse fare due anni addietro.

« Così, se da un canto l'apertura dell'istmo di Suez porterà certamente un contingente importante di mercanzie al porto di Genova, dall'altra parte l'apertura del Brennero, malgrado le grandi riduzioni di tariffe accordate dalla società dell'Alta Italia, non ha dato a quel porto quel commerciale incremento che se ne sperava. Similmente il compimento ormai certo della linea Torino-Savona; la prossima apertura dell'intera linea ferroviaria da Genova a Nizza, e soprattutto quella ora assai prossima della linea del Moncenisio, saranno altrettante cause di diminuzione, almeno momentanea, del commercio di Genova. »

Domando ai deputati genovesi, se credevano che l'apertura del traforo del Moncenisio e dell'istmo di Suez portasse questa conseguenza. (*Interruzione del presidente*)

Farò il più presto che posso; ma codesta è questione troppo grave, ed io non posso mancare al mio dovere di chiamarvi l'attenzione della Camera.

Riprendo la lettura. Ripeto, sarò brevissimo.

« In presenza di questi cambiamenti radicali ed imminenti, che dovrà subire il commercio di questa importante città, è permesso di chiedersi, se convenga in oggi adottare disposizioni definitive che potrebbero in seguito non corrispondere ai veri bisogni del porto, e se non sarebbe partito più prudente, dietro questi riflessi, di accontentarsi per ora di opere di adattamenti provvisori, aspettando i risultati dell'esperienza, prima di risolvere sì grave questione in modo irrevocabile? »

Si potrebbe sottintendere: e prima di pagare i tre milioni!

« Queste riflessioni ci vengono particolarmente suggerite da un fatto, del quale le persone, che hanno cognizione del porto di Genova, sapranno apprezzare la portata. Fino ad ora si è Genova che ricevette la totalità dei carboni destinati alla consumazione dell'Alta Italia, carboni che formano uno degli elementi principali del movimento del porto; ma quando la stazione marittima di Venezia sarà ultimata, e la linea da Savona a Torino aperta al pubblico servizio, l'interesse dell'Alta Italia vorrà, » è codesta una minaccia? « che una parte notevolissima di questi carboni sia diretta tanto a Savona, quanto a Venezia.

« In allora il Passo Nuovo, sbarazzato della parte di maggior ingombro fra le mercanzie che attualmente

vi affluiscono, si troverà in grado di far fronte ad un aumento di movimento anche considerevole di mercanzie di altra natura.

« Gli è ben vero che, come si disse più sopra, lo scirocco vi rende alcune volte impossibile qualsiasi operazione durante un numero di giorni abbastanza considerevole; ma a questo si potrebbe rimediare, almeno ci sembra, mediante la costruzione di moli di tenue spesa, e questi lavori poco onerosi ci permetterebbero di guadagnare *alcuni anni*, e di attendere gli avvenimenti, vale a dire di apprezzare l'importanza della trasformazione che il commercio genovese *va forzatamente a subire*.

« Questa soluzione provvisoria avrebbe un altro vantaggio sotto il punto di vista dei magazzini generali, dei quali la città di Genova sollecita l'esecuzione, abbenchè essi non siano probabilmente chiamati se non a fornire la città di una passeggiata, del resto molto amena. »

Vedete che i direttori della società dell'Alta Italia fanno anche volentieri dello spirito!

Mi arresto qui in questa lettura.

Il 9 aprile il commissariato generale insiste e dice: « Ma, signori, non abbiamo domandato degli avvisi, vi abbiamo domandato se volevate fare i lavori e pagare. Rispondete. »

Il 18 aprile la stessa direzione scrive, che per rispondere hanno bisogno di avere sott'occhio il piano generale delle opere approvate. Del resto, aggiunge, il nostro concorso debb'essere rateato colla misura del lavoro da farsi; se l'importo complessivo sarà di 24 milioni, noi non concorreremo che a rate di un ottavo di quel che si spenderà, ed a misura che si spenderà.

Il commissariato insiste di nuovo, ed il 29 aprile scrive, che non si tratta di piani generali approvati o da approvare; si tratta di opere determinate, che vogliono fare e che si debbono fare con questi tre milioni. Domanda una risposta categorica; se insomma vogliono pagare.

Nota poi che questo piano generale la direzione della società lo conosceva, perchè fosse quello stesso fatto da una Commissione, della quale il direttore delle costruzioni della società era pur membro.

Le cose si tirano così un po' avanti, finchè viene il voto della Camera del 12 maggio 1869. Allora il Ministero si accinge all'opera, e dispone per l'appalto. Il 14 giugno 1869 il commissariato generale dà comunicazione alla società che l'appalto sta per essere dato, che i lavori sono i tali e tali, già altra volta indicati, e ripete la domanda che la società versi la somma richiesta.

Alla lettera del 14 giugno 1869 non si ebbe risposta, da quel che sembra, sino al 17 marzo 1870: e l'Alta Italia rispondeva affacciando la proposta di un contro-progetto generale di massima, del quale avrebbe poi voluto fare essa stessa gli studi di esecuzione; ed offe-

rendo anche di eseguir tutto, purchè il Governo la rimborsasse per la sua parte di concorso, secondo le basi intese già per la stazione di Venezia. E qui rimette avanti la pretesa di non dover pagare i tre milioni altrimenti che a rate, in proporzione del totale costo a cui ammontasse l'esecuzione di tutto il progetto generale, ed in ragione del progresso dei lavori.

È verissimo che, se si viene a discussioni colla società dell'Alta Italia, come con molte fra le altre, disgraziatamente abbiamo e nella legge dei lavori pubblici e nelle leggi di concessione inserita la clausola dell'arbitramento.

Anche qui io sono stato disgraziato nel 1865. Quando si fece la legge sui lavori pubblici, come quando si fece una gran parte delle convenzioni, io ho sempre alzata la mia povera voce contro questa clausola dell'arbitramento. Ho dimostrato che questa clausola non si può ammettere, che questo sistema di giudizi, il quale sia pure un'invenzione moderna, sia pure un progresso, quando si tratta degli interessi tra privati e privati, è poi un vero tranello, un pericolo gravissimo quando si tratta di discutere questioni che sorgono fra amministrazioni, e specialmente fra amministrazioni pubbliche ed interessi privati! Il sistema degli arbitramenti fu adottato in tutte le convenzioni, meno in quelle che furono sancite quando era ministro dei lavori pubblici l'onorevole mio amico Depretis!

Io mi unisco alle parole dell'onorevole Ricci, sperando che almeno, se la disgrazia vorrà che le nuove convenzioni vengano approvate, la Camera vorrà mettere un argine a questo pericolo, di cui a quest'ora si è riconosciuta tutta la gravità.

Io credo che nel caso attuale questione d'arbitramento non si possa far sorgere; si tratta di un pagamento stabilito tassativamente; e mi pare che la questione sia così chiara che non si abbia che il ricorso ai tribunali, perchè sia ordinato che siano eseguite le disposizioni precise del contratto.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà consentire con la Commissione, la quale non tende ad altro che a rafforzare la sua autorità, a fronte d'una potenza che è veramente molto grande.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Debbo dichiarare alla Camera che mi trovo in una situazione alquanto penosa ed inaspettata. Non avrei creduto che oggi si dovessero portare innanzi questioni, le quali riflettono le convenzioni che il Governo ha stipulato colla società dell'Alta Italia.

Queste considerazioni fatte oggi, mi pare che sarebbe stato più opportuno il presentarle alla Commissione che dovrà occuparsi delle convenzioni ferroviarie, e ciò principalmente rispetto alle cose esposte dall'onorevole Valerio.

Infatti che cosa dice l'onorevole Valerio? Viene a far rilevare come la posizione, in cui si trova il Governo rispetto all'Alta Italia, sia tale che, secondo lui, dev'es-

sere modificata. La conseguenza di queste sue premesse quale sarebbe? Che, quando tratteremo delle convenzioni con le società delle ferrovie, si cerchi di modificarle.

Io adesso non dico se questo si debba fare o no; non voglio imitare l'onorevole preopinante e seguirlo in questo campo; seguendo l'ordine delle sue idee, ci troveremo condotti a stabilire che noi dobbiamo nella convenzione con l'Alta Italia armarci di patti più forti, più efficaci, che diano al Governo un'azione più sicura e più decisa. Ora, io credo che questo ragionamento sia tale che io non devo oggi interloquirvi, perchè uscirei dal capitolo che abbiamo in esame, e non troverebbe qui, questa discussione, la sua sede opportuna.

Io non devo entrarvi neppure, seguendo il voto della Commissione, indotta certamente dall'idea lodevolissima che ispirò anche l'onorevole Ricci e gli altri che parlarono in questo argomento, cioè, come concluse per ultimo anche l'onorevole Valerio, di rafforzare l'azione del Governo. E, per rafforzarla, la Commissione stessa ci suggerisce che, se non ci paga i tre milioni si faccia la lite alla società dell'Alta Italia. Nel supposto che noi dovessimo promuovere lite, io sono obbligato a non dire fin d'ora quelle considerazioni che potrebbero, a mio avviso, attenuare le osservazioni dell'onorevole Valerio, e potrebbero in parte riescire anche a favore della parte avversaria, contro la quale noi fossimo poi chiamati ad adire i tribunali. Anche questo riflesso viene a provare che non è opportuna la giornata d'oggi per trattare di questo argomento.

Ma vi ha poi un'altra ragione che rende a me impossibile il parlarne oggi, ed è che l'onorevole Valerio mi ha presi i documenti della corrispondenza ufficiale...

VALERIO. (Ridendo) Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Li ha avuti regolarmente come membro della Commissione; era dovere mio di darli; ma non avendoli restituiti e non avendo io insistito per ricuperarli, perchè non credeva che questa questione si dovesse sollevare, mi trovo nell'impossibilità materiale di entrare nelle particolarità della questione.

Io sono però lieto di poter tranquillare perfettamente gli onorevoli deputati di Genova, perchè al postutto che cosa desiderano essi? Che il Governo eseguisca le opere per tre milioni, come ne ha l'obbligo per legge. Certo il Governo le farà. E noi che cosa vi domandiamo oggi? Di approvare la cifra che proponiamo in bilancio.

Vi prego dunque, o signori, di votare la somma richiestavi, essendo questo il modo migliore di rispondere ai desiderii degli onorevoli deputati di Genova, desiderii conformi ai bisogni di quella cospicua città e di quel gran porto, cui è riservata veramente una parte ragguardevolissima del nostro avvenire (concomico. *(Bene! Bravo!)*)

VALERIO. Dopo le parole del signor ministro, non credo più di parlare per il fatto personale.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Podestà.

PODESTÀ. Mi è grato di aver sentito l'onorevole ministro dei lavori pubblici terminare il suo discorso ammettendo l'opportunità dello stanziamento di cui si tratta e delle opere a cui esso si riferisce. Mi duole però che egli abbia pronunciato alcune parole che mi sembrano poco favorevoli agli interessi del Governo. Egli ha detto infatti che, se dovesse fare delle osservazioni in merito della questione, sarebbe forse obbligato a farne qualcheduna in senso favorevole alla parte contraria.

Io spero che quest'opinione dell'onorevole ministro dipenderà solamente da informazioni inesatte, trasmesse dai propri impiegati. Nè dico questo a caso, signori, ma perchè una non breve esperienza, mi convince che queste inesatte informazioni non sono infrequenti, e non già da un esame personale che egli abbia fatto della questione, tanto più che, come ha detto egli stesso, egli venne alla seduta non credendo che si trattasse di questa questione.

Non ho più che poche parole a dire, perchè il mio compito è stato abbreviato dai fatti narrati e dalle osservazioni formolate dai colleghi che mi hanno preceduto in questa materia, fatti ed osservazioni a cui pienamente, e senza alcuna riserva, mi associo, perchè sono l'espressione della pura e semplice verità delle cose che io, per lunga e precisa esperienza, ho avuto campo di conoscere.

Io non ho altro che due raccomandazioni da fare al Governo ed alla Camera. La prima è che, nel fare le nuove convenzioni colla società dell'Alta Italia, tengano bene in mente quel tale periodo della lettera scritta dal direttore generale della società medesima, in cui è detto che il commercio italiano (perchè quando si parla di commercio io non distinguo tra genovese ed italiano) potrà subire molte e gravi trasformazioni. E per qual ragione potrà verificarsi questa eventualità? Per causa che dalle congiunzioni ferroviarie, che per la galleria del Moncenisio e per la ferrovia ligure della Cornice si faranno delle reti italiane colle reti francesi, le nostre potranno divenire reti francesi.

Prestisi dunque attenzione che in queste convenzioni non si somministri il mezzo a questa società di nome italiana, ma in sostanza straniera, di monopolizzare il nostro commercio a favore di quello della potente nazione nostra vicina.

Un'altra raccomandazione, che è già stata fatta dai miei colleghi, e che mi piace ripetere, è quella degli arbitramenti. Che si veda modo, non solo di non allargare nelle nuove convenzioni il sistema degli arbitramenti, ma di limitarli, od escluderli affatto se è possibile. Il signor ministro dei lavori pubblici sa molto meglio di me, e meglio di tutti noi, la storia degli arbitramenti passati tra lo Stato e le società private; è una

storia lagrimevole, lagrimevole per gli interessi dei contribuenti, e per quelli della moralità pubblica. (Bene! *dal banco della Commissione*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sono obbligato ad aggiungere un'osservazione, perchè non vorrei essere franteso.

Parmi che l'onorevole Podestà accenni avere io detto che la società dell'Alta Italia abbia ragione in questa questione. Io non ho asserito questo; ho solo detto che vi possono essere delle ragioni anche per l'Alta Italia. Ho aggiunto pure che desidero essere giusto, cioè fare la sua parte a ciascuno.

Io non posso, nè devo venire qui a fare la difesa di una società, la quale non deve in questo momento essere giudicata; ma effettivamente io desidero che la Camera non metta il Governo in una posizione dolorosa.

Quando una società è contraente con noi, non deve così improvvisamente tutta la sua corrispondenza ufficiale od officiosa essere portata in discussione dinanzi al Parlamento. Io desidero che chi contrae con noi abbia a trovare nel Governo la giustizia ed una certa riservatezza, e quel riguardo che si osserva anche nei contratti privati; perchè, finchè siamo contraenti, dobbiamo reciprocamente rispettarci.

RICCI. Non ne hanno bisogno.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Aggiungerò poi ancora una sola osservazione alla Camera per dimostrare che la questione non è assolutamente nei termini così recisi come la poneva l'onorevole Valerio. L'obbligo della società dell'Alta Italia è di concorrere per tre milioni.

PESCETTO. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ora potrebbe nascere dubbio se nella parola *concorrere* siavi il concetto di *sostenere per intero* la spesa.

Ma io desidererei proprio non essere trascinato in questo campo.

VALERIO. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Questa considerazione io non volli tacere alla Camera anche per difesa del Governo; perchè, se il Governo sembra sia andato a rilento, se non ha potuto addirittura raggiungere lo scopo che si era prefisso, la sua condotta era retta da considerazioni non leggieri; non era il capriccio di una società che ne lo impediva, ma difficoltà gravi di esecuzione, a termini stessi della convenzione.

Un'altra di queste difficoltà, che fu accennata, è quella degli arbitri. Effettivamente gli arbitri hanno dato al Governo generalmente dei risultati poco fortunati, non so se per colpa del procedimento arbitrale o delle cause che ebbero a decidere gli arbitri; però il fatto sta che il Governo non ebbe risultati molto propizi da questi arbitramenti. Ma queste considerazioni saranno a farsi quando verremo a trattare delle modificazioni alle convenzioni.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Pescetto. Faccio però osservare che in tutt'oggi si è votato un solo capitolo.

PESCETTO. Sarò brevissimo.

È già stato ripetuto due volte che la società dell'Alta Italia, per l'obbligo che ha, in forza dell'articolo 11 della convenzione del 1865, è obbligata a concorrere nei lavori del porto di Genova, e si è voluto dare alla parola *concorrere*, l'interpretazione che il Governo debba fare una parte delle spese, e che la società dell'Alta Italia debba entrare in concorso col Governo nelle spese stesse.

A me pare che una interpretazione meno esatta, meno corrispondente allo spirito della legge 14 maggio 1865, di questa non possa darsi.

Invero, se nell'articolo 11 della convenzione or ora citata è detto che la società dovrà concorrere, quale sia questo genere di concorso è poi nettamente spiegato dall'articolo 9 della legge.

Che cosa ci dice l'articolo 9?

Ecco che cosa dice: « Il Governo dovrà porre immediatamente mano ai lavori del porto di Genova e di quello di Savona, per la concorrenza della somma che la società dell'Alta Italia e delle Romane sono obbligate a terminare della convenzione. »

Ora, a fronte della legge della contabilità generale, che non permette si facciano lavori straordinari senz'chè vi sia una legge speciale, il Governo non poteva, per il fatto della legge 1865, far nuovi lavori nel porto di Genova. L'amministrazione quindi stabiliva che poteva farne per la somma che la società dell'Alta Italia era obbligata a versare nelle casse del Governo.

Viene quindi da quell'articolo evidentemente dimostrato che questa parola *concorso* della convenzione non è usata nel senso che il Governo, a mano a mano che spende in una data proporzione, debba pure contribuire la società dell'Alta Italia, ma bensì che i tre milioni debbono essere spesi prima coi fondi della società dell'Alta Italia, e che poi il Governo dovrà compiere i lavori per quella maggiore spesa che sarà necessaria alla sistemazione del porto.

Quindi mi tengo in dovere di protestare assolutamente contro l'interpretazione che si vorrebbe dare alla parola *concorso* della convenzione, perchè quella parola *concorso* è nettamente spiegata dal dispositivo stesso dell'articolo 9 della legge.

VALERIO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non vedo fatto personale.

VALERIO. Ma c'è, e grave!

L'onorevole ministro mi aveva già appuntato nel primo suo discorso di ciò che io avessi in mano le sue corrispondenze, ma poi egli stesso ne ha detta la ragione notando che le aveva in mano per la trasmissione che egli ne aveva fatto alla Commissione, della quale io ho l'onore di far parte.

Ma nel suo ultimo discorso sembra che egli mi ap-

punti di portare qui la sua corrispondenza ufficiale ed *officiosa*.

Io non posso stare sotto questa parola; io non ho commessa nessuna indiscrezione; qui non ci sono officiosità...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. *Ufficiale*, se ho detto *officiosa*, l'ho detto per errore.

VALERIO. In tal caso, non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Non vi può essere dubbio. I documenti comunicati senza riserva sono a disposizione della Commissione.

DEPRETIS, *relatore.* Sarò brevissimo.

L'onorevole ministro ha detto che la Camera non è un tribunale. Ed io sono d'accordo con lui. Avverto però che la Commissione non ha voluto giudicare la società dell'Alta Italia, e nemmeno pregiudicare in qualsiasi modo un giudizio possibile. Anzi, se l'onorevole ministro ha osservato con quanta riserva la Commissione esprime nella relazione sul bilancio il suo avviso, egli deve comprendere che la Commissione, preoccupata della posizione eccezionale in cui adesso ci troviamo, colle convenzioni ferroviarie dinanzi a noi, si astenne dall'entrare in questa grave questione: non fece che accennarla. Lo dico francamente, io in particolare fui trattenuto dal pensiero che un'altra Commissione parlamentare deve portare sopra questo stesso argomento tutta la sua attenzione ed i suoi studi, e temetti di preoccupare il campo riservato ad una prossima discussione.

Ma la Commissione aveva pure un obbligo da cui non poteva dipartirsi, cioè di esaminare se gli stanziamenti che sono in bilancio siano fatti in conformità della legge. Ora, in che modo può essere conforme alla legge lo stanziamento di cui parliamo? L'ha già osservato l'onorevole Pescetto: la legge dice che la spesa è autorizzata fino alla concorrenza della somma che deve essere rimborsata dalla società. Questa disposizione di legge è il titolo che rende legale la spesa. Perciò la Commissione dovette chiedere spiegazioni, e come queste non sono state soddisfacenti, dovette insistere e chiedere comunicazione della corrispondenza tra il Governo e la società dell'Alta Italia relativamente alla esecuzione della legge di cui si tratta; trattasi di corrispondenza ufficiale; non c'è nulla che debba essere nascosto; non fu e non poteva essere comunicata con riserva; ed io era in dovere di metterla sotto gli occhi della Commissione del bilancio.

Il ministro ha creduto di dare un'assicurazione ai deputati genovesi, dicendo loro stessero tranquilli che i lavori del porto si sarebbero compiuti. Mi perdoni, l'onorevole ministro, se gli debbo osservare che la Commissione e la Camera aspettano impazientemente da lui un'altra assicurazione; si tratta dell'interesse delle finanze e dell'osservanza leale della legge: questo è il punto essenziale, sul quale la Commissione del bilancio ha proposto un invito al ministro per essere

rassicurata che il Ministero darà opera, anche, occorrendo, nella via contenziosa, perchè la legge, che del resto è assai chiara, sia osservata. Questo non è un giudizio, ma un richiamo alla legalità; questo, o signori, è il dovere del Governo; questo esige assolutamente l'interesse della finanza.

Io non ho altro da aggiungere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Credeva di essere stato abbastanza esplicito, ma vedo che sono stato incompleto. Completerò dunque il mio pensiero. Io devo dire che il Governo intende che a queste opere, mediante l'appalto già avvenuto, si dia immediatamente principio; e se la società dell'Alta Italia si persuaderà, come non dubito, a versare il danaro che deve, tanto meglio; diversamente, eseguiremo l'obbligo nostro che sarà quello appunto di valersi del diritto che la legge ci dà per ottenere quanto ci spetta. Nè per questo si arresteranno i lavori, perchè il Governo è compreso dell'urgenza di farli, ma comprenderà l'onorevole relatore, come il Governo dovesse interpellare la società dell'Alta Italia prima di mettere mano a quelle opere del porto di Genova.

Questi lavori, ripeto, furono già appaltati: soltanto venne sospesa la definitiva approvazione, perchè si credeva opportuno, prudente, doveroso anzi per il Governo di avere la definitiva adesione dell'Alta Italia, onde non impegnarci a fare una spesa senza averne antecedentemente assicurato l'incasso. Se questo dovesse far ritardare i lavori, si procederà egualmente, riservandoci di esigere poi. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. « Capitolo 75 bis. Porto di Genova - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci, lire 300,000. »

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i 9 seguenti:)

« Capitolo 75 ter. Porto di Savona - Apertura d'una darsena per la stazione ferroviaria delle merci. (Per memoria)

« Capitolo 76. Porto Corsini - Miglioramento del porto (Spesa ripartita), lire 125,000.

« Capitolo 77. Porto d'Ancona - Prolungamento del molo (Spesa ripartita), lire 250,000.

« Capitolo 78. Porto d'Ancona - Costruzione di un bacino da carenaggio (Spesa ripartita). (Per memoria)

« Capitolo 78 bis. Porto d'Ancona - Riduzione a molo praticabile della scogliera meridionale, lire 1500.

« Capitolo 79. Nuovo porto di Livorno - Continuazione dei lavori (Spesa ripartita), lire 150,000.

« Capitolo 80. Nuovo porto di Livorno - Sistemazione della via Vittorio Emanuele attraverso la darsena (Spesa ripartita), lire 25,000.

« Capitolo 81. Porto di Viareggio - Sistemazione della bocca del porto canale (Spesa ripartita), lire 90,000.

« Capitolo 82. Porto di Napoli - Prolungamento del molo militare (Spesa ripartita), lire 100,000.

« Capitolo 83. Porto di Brindisi - Grande restaurazione (Spesa ripartita). »

L'onorevole Arrivabene ha facoltà di parlare.

ARRIVABENE. Nel febbraio del 1866 fu fatta alla Camera dei comuni d'Inghilterra una mozione colla quale si ordinava la formazione di un Comitato speciale per riferire intorno i risultati pratici del sistema allora in vigore in ordine alle comunicazioni postali e telegrafiche fra la Gran Bretagna e le Indie orientali. Più tardi, nel 23 di aprile dello stesso anno, un'altra risoluzione dei Comuni ordinava che quel Comitato dovesse inoltre avere il mandato di investigare la condizione delle comunicazioni postali della Gran Bretagna colla China, Giappone, Australia ed isole Maurizie.

Nel 20 di giugno dello stesso anno, vale a dire in tre mesi dopo, il Comitato speciale, composto di diciannove membri, che aveva eletto a suo presidente il signor Crawford, membro per la City e rappresentante di una delle più potenti case commerciali che fanno il commercio colle Indie orientali, presentava il suo rapporto; un grosso volume in quarto di oltre 700 pagine.

Prima cura di quel Comitato era stata quella d'invitare la direzione generale delle poste a trasmettergli i risultati delle pratiche anteriormente iniziate per accertare la possibilità e convenienza di sostituire la via Moncenisio-Brindisi a quella di Marsiglia per il trasporto della valigia leggiera delle Indie orientali.

Infatti il maestro generale delle poste ed il ministro degli affari esteri trasmettevano al Comitato una serie di documenti atti a porre in chiaro quella importante questione.

Da quei documenti si rilevava come sino dall'agosto 1862 l'onorevole Depretis, allora ministro dei lavori pubblici, avesse in un dettagliato rapporto, indirizzato al ministro degli affari esteri, esposte con grande chiarezza le difficoltà che si opponevano al sollecito passaggio della valigia da Macon a Susa. Oltre le difficoltà di trovare sicuro e spedito il passaggio del Cenisio, massimamente nella stagione invernale, mostrava l'onorevole Depretis un altro ostacolo, contro il quale il Governo del Re non poteva contendere; era quello che il treno diretto di Parigi, giunto a Macon, diveniva treno *omnibus*, prendendo la via della frontiera italiana.

Più tardi, al 3 febbraio 1864 (mostravano quei documenti), il signor Elliot trasmetteva al Governo inglese una proposta del nostro ministro dei lavori pubblici, corredata da una particolarizzata relazione della nostra direzione generale delle poste.

Quella proposta aveva per iscopo di trasportare la valigia da San Michele a Brindisi, e da Brindisi ad Alessandria con vapori italiani. La relazione stabiliva la tariffa per il trasporto delle lettere e dei giornali.

Il Governo inglese non aveva però accettata quella proposta.

Evidentemente le sue informazioni non lo rassicuravano della praticabilità dell'offerta fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia. Se non che, insistendo l'onorevole Jacini e dando incarico speciale al nostro ministro a Londra di ritornare sulla fatta proposta, i negoziati del marchese d'Azeglio avevano per risultato la missione del signor Guglielmo Roberts, capitano al servizio della società Peninsulare.

Il Roberts aveva ricevuta la missione di percorrere da San Michele a Brindisi la via proposta, di studiarne esattamente le condizioni, specialmente quella delle vie ferrate, il passaggio del Moncenisio, e finalmente di fermarsi a Brindisi per studiare e riferire lo stato reale di quel porto.

Come aveva l'onore di dire alla Camera, il Comitato, esaminati e ponderati tutti questi elementi, e più specialmente il rapporto del capitano Roberts, e facendo di questo il pernio della sua relazione, la presentava alla Camera dei comuni il 20 giugno 1866.

Quel rapporto del Roberts è di una grande importanza, perchè entra nei più minuti particolari. Dopo avere svolte alcune considerazioni generali, dopo aver detto che la via che doveva percorrere la valigia delle Indie era quella di Brindisi, che Brindisi è il vero porto del commercio da Occidente all'Oriente e viceversa; dopo aver con molti argomenti provato che l'utilità di questa via era evidente, giacchè da Londra ad Alessandria per Marsiglia corre una distanza di 2551 miglia inglesi, a percorrere le quali occorrono otto giorni ed un'ora, mentre per la via di Brindisi non essendovi che 2459 miglia inglesi, il tempo per percorrerli non era che di sei giorni e sette ore, veniva in quella relazione ad esaminare le condizioni del porto di Brindisi.

Mostrava egli, il Roberts, che lo scavamento non era ancora sufficiente per assicurare l'entrata di grandi vascelli, che i lavori procedevano lentamente, che era necessario fabbricare magazzini generali, un bacino di raddobbo ed altri *docks*, onde la flotta della Peninsulare potesse entrare e fermarsi in quel porto.

Presa, come aveva l'onore di dire alla Camera, per punto di partenza questa relazione, il Comitato dei comuni, nel suo rapporto del 20 giugno 1866, prendeva questa risoluzione in ordine alla questione di adattare la via Moncenisio-Brindisi:

« Il vostro Comitato ha esaminati e raccolti i dati per accertarsi se la valigia delle Indie possa essere trasportata con vantaggio pubblico dalla ferrovia del Cenisio a Brindisi od a qualche altro porto italiano, invece di trasportarla per Marsiglia. Ma esso non può per ora raccomandare che si abbiano ad iniziare pratiche a siffatto scopo. Quantunque la possibilità di avere a scegliere tale via nel futuro non debba essere dimenticata nella stipulazione di qualsiasi contratto di una serie di anni di durata. »

Il Governo inglese, che prende sempre sul serio le deliberazioni della Camera elettiva, comunicò imme-

diatamente questa risoluzione alla direzione generale delle poste, e la raccomandazione non fu dimenticata. Difatti, venuto il 1867, ed essendo spirato l'antico contratto colla Peninsulare, nel conchiuderne uno nuovo per la durata di dodici anni, la direzione generale delle poste inseriva in quello una clausola, in forza della quale la Peninsulare è obbligata di andare a Brindisi invece di Marsiglia, nel caso che la convenienza di quella nuova via fosse provata.

Evidentemente, signori, per la differenza nelle distanze, che ho avuto l'onore di notare, risulta tanto chiara la convenienza della via Brindisi, che non è necessario provarla. Ma bisognava provare la convenienza pratica, basata sulla possibilità, molto più che si era allora introdotto un elemento nuovo in questa via, ed era quello di una strada di 77 chilometri, costruita su di un sistema nuovo che lo studio aveva rivelato al Fell, sistema che era appena allora, e per la prima volta, applicato ad uno dei più difficili passi delle Alpi, al monte Cenisio.

Per esaurire ogni mezzo di prova, la direzione generale delle poste di Londra immaginò allora un modo ingegnosissimo. Senza naturalmente avvertire il nostro Governo, cominciò a spedire ogni settimana un grosso piego diretto da Londra a Calcutta, e nello stesso tempo era stato dato l'ordine alla direzione generale di Calcutta, sede del Governo dell'India, di spedirne di là uno a Londra. Questi dispacci erano spediti in doppio, uno per la via di Brindisi, un altro per la via di Marsiglia.

Ad onore del nostro direttore generale delle poste e dei nostri intelligenti impiegati devo dire che dopo due settimane l'attenzione dell'ufficiale postale di Brindisi si fermò su quel piego, il quale non aveva forma ordinaria. Egli ne avvertì il direttore generale, e questi, mandato un impiegato superiore ad esaminarlo accertò come fosse un piego inviato dalla direzione generale delle poste di Londra. Il commendatore Barbavara diede gli ordini necessari, onde quei pieghi giungessero celere e regolarmente al loro recapite. Dopo quattro mesi di prova, fu tanto fortunato il nostro paese che, sopra sedici pieghi mandati per la via di Brindisi, tre soli ritardarono, e gli altri tredici arrivarono a Calcutta 48 ore prima di quelli mandati per la via di Marsiglia. Arrivarono parimente a Londra 48 ore prima quelli che erano spediti da Calcutta per la via di Brindisi.

Provato così coi fatti al pubblico inglese la pratica convenienza di anteporre la via di Brindisi a quella di Marsiglia, convenienza predicata dai mille organi di una stampa influente, perchè essenzialmente spassionata, veritiera ed accurata, il trionfo di Brindisi su Marsiglia fu assicurato. Ma ciò non bastava, occorreva che il Governo inglese facesse una prova più seria di quella dei dispacci, una prova più lunga. E per farla, la direzione generale delle poste di Londra entrava in

negoziati col ministro dei lavori pubblici del regno d'Italia addivenendo ad un accordo, in forza del quale una valigia supplementaria delle Indie sarebbe inviata, una volta per settimana, per la via di Brindisi.

E qui è giusto che io abbia a ripetere (chè la verità non è lusinghiera cortigiana, ma severa retributrice del merito), è giusto, dico, che abbia a ripetere, ad onore della direzione delle poste italiane, delle amministrazioni delle nostre grandi linee ferrate del nord e del mezzodì, della stessa società Adriatico-Orientale, come i risultati di questa seconda prova furono tali da avere risposto, e definitivamente, a favore della via Moncenisio-Brindisi.

Infatti, di ventitrè valigie mandate in Oriente per questa via, sole quattro arrivarono in ritardo ad Alessandria.

A chiarire questo fatto, la Camera deve rammentare che, giunti ad Alessandria, i vapori dell'Adriatico-Orientale scaricano la valigia, che la si reca a bordo dei vascelli della Peninsulare, i quali partono appena compiuto questo trasbordo.

Ma, ritornando ai felici risultati ottenuti nelle due prove per me accennate, dirò come essi furono tanto soddisfacenti da consigliare persone influentissime della società commerciale di Londra ad intervenire nella quistione.

Nell'ultimo scorcio del mese di aprile trenta rappresentanti delle più grandi case della *City*, che fanno il commercio coll'Oriente, presentarono una petizione al maestro generale delle poste in ordine alla quistione della via Brindisi. In quella petizione chiedono essi che la direzione delle poste prenda gli accordi opportuni colla società Peninsulare perchè, messa ad esecuzione la clausola del contratto del 1867, essa si prepari a recarsi a Brindisi per caricarvi la valigia delle Indie, abbandonando così l'antica via di Marsiglia. Quella petizione fu firmata dalla casa Rothschild, Bischoffsheim, Goldschmid, Goschew, ecc., ecc.

Ma non è tutto, chè la petizione fu firmata da quello stesso signor Crawford, il quale, presidente del Comitato speciale dei comuni, aveva sempre avversata la via Moncenisio-Brindisi.

Grande vittoria questa, resa ancor più segnalata dalla posizione eminente che questo personaggio occupa nella *City* di Londra e nel Parlamento del suo paese.

Non creda la Camera, non creda l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io esageri quando disegno codesta grande vittoria economica e commerciale italiana.

PRESIDENTE. Onorevole Arrivabene, sarebbe tempo che ella entrasse nel porto di Brindisi. (*Si ride*)

ARRIVABENE. Io non voglio abusare della pazienza della Camera.

D'altra parte sarebbe superfluo che io mi dessi a dimostrare questa verità che ognuno può apprezzare.

Lo ripeto, è codesta vittoria commerciale nel presente, può col tempo diventare vittoria d'influenza politica, sarà sempre nei suoi risultati fonte di ricchezza per l'Italia.

Ne volete la prova, o signori? Ebbene, mi limiterò solo a ricordare che nel 1869 gl'interessi del commercio inglese nei mari d'Oriente sono rappresentati dalle seguenti cifre: importazione, 1,900,000,000 di lire italiane; esportazione, 1,125,000,000.

Questi risultati non sono, lo so, esclusivamente dovuti al trasporto di merci fatto dalla marina mercantile a vapore. Comprendono essi la merce grano che viaggia a vela, e la preziosa che i vapori trasportano. Non è meno vero però che codesta merce preziosa dovrà necessariamente percorrere la via di Brindisi. Ebbene, questa merce, stando ai calcoli dedotti dal movimento del porto di Marsiglia nel 1869, compresa l'esportazione e l'importazione, ammontò al valore di un miliardo di lire italiane. In questo miliardo sono compresi i 500 milioni di lire inviati ogni anno in verghe d'argento alle Indie per l'acquisto delle materie prime.

Ma quale sarà il risultato della petizione dei commercianti di Londra? Io non esito asserirlo: esso non può essere dubbio, e creda pure l'onorevole ministro dei lavori pubblici che la direzione generale delle poste inglesi non tarderà a prendere colla Peninsulare gli accordi opportuni. Noi vedremo quindi i vascelli di quella grande società nel porto di Brindisi, se lo vorremo. Dico se lo vorremo, giacchè sarà mestieri che le condizioni di quel porto rispondano, in parte se non in tutto, e al più in due anni, alle necessità segnalate dal capitano Roberts nel suo rapporto del 1865.

Oltre alla costruzione del bacino di raddobbo è indispensabile che si operi lo sfangamento del porto almeno di 8 metri, che si affretti la sistemazione del molo per l'approdo delle grosse navi, che si congiunga la ferrovia col porto, come si è fatto a Marsiglia, a Douvres, come si sta facendo a Calais, a Genova, e che si costruiscano magazzini generali. In una parola, dobbiamo prepararci a che Brindisi divenga un gran porto dove possa entrare e fermarsi una grande flotta quale è quella della Peninsulare Orientale, che consta di 57 vascelli a vapore, i quali rappresentano un totale di circa 89,000 tonnellate ed una forza di 20,000 cavalli; che l'onorevole signor ministro si accordi, per realizzare questo scopo, colla società delle ferrovie meridionali o con qualsiasi altra società industriale; che entri, se lo crede possibile, in negoziati coll'impresa Pinto la quale lavora alle scogliere di quel porto. Faccia ciò che stima più opportuno nell'interesse del paese, ma faccia.

L'onorevole Gadda può, se lo vuole, identificare il suo nome con questo grande avvenimento nazionale, illustrandolo. Esso non ha che a seguire le orme che su questa via ed a codesto scopo furono tracciate dal

suo operoso predecessore l'onorevole Mordini. Che egli si ponga all'opera con ardore e perseveranza, chè io credo poter affermare come la direzione generale delle poste inglesi si occupagà di studiare la questione e che forse fra diciotto mesi essa inviterà la Penisola a recarsi a Brindisi per ivi caricare la valigia delle Indie.

Non dimentichiamo, o signori, nè lo dimentichi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che l'Italia è naturalmente situata in modo da diventare uno dei più grandi mercati del mondo e che Brindisi è la chiave di questa fortunata situazione. Se sapremo fare tesoro del presente, l'avvenire è per noi.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti ha facoltà di parlare.

BRUNETTI. Forse la Camera, ricordando il mio discorso fatto nel 1867, crederà, per avventura, che io sorga da questi banchi od a combattere il Ministero, ovvero a domandare che sia ingrossata la cifra di 950 mila lire stanziata nel bilancio. Mi affretto a dire che non ho per iscopo nè l'una cosa nè l'altra.

Se nel 1867 dissi parole amarissime contro l'amministrazione Jacini per rapporto alle opere del porto di Brindisi, parole che ora confermo, fin dal maggio 1869, quando l'onorevole Pasini sedeva su quei banchi, mi affrettai a riconoscere che i lavori del porto avevano mutato indirizzo e che procedevano bene, ed oggi ancora dico che l'amministrazione Pasini non si mostrò indolente a questo riguardo; dico che l'amministrazione Mordini dava opera efficace perchè quei lavori procedessero innanzi; dico finalmente che nel momento stesso in cui parliamo i lavori procedono bene.

Diffatti le opere principali pel porto sono quasi compiute, e l'escavazione va molto innanzi.

Io convengo che nel porto di Brindisi non vi sono quelle grandi draghe che desiderava l'onorevole mio amico Arrivabene e che hanno lavorato nel taglio dell'istmo di Suez; convengo che ancora non siamo arrivati alla profondità di 8 metri, come vorrebbe il capitano Roberts; ma con tutto ciò l'escavazione è di molto avanzata, avuto riguardo ai mezzi di cui disponiamo, poichè è cosa certa che noi abbiamo pochissimi cavafanghi.

Ora, se mi permette la Camera, dirò cosa che credo utilissima al paese.

Io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dare un'occhiata almeno alla tabella che sta all'allegato 10 della relazione.

Qui abbiamo notate le spese per appalti fatti di escavazioni ordinarie nientemeno che per lire 8,852,442 33; spese le quali, naturalmente, voi riportate negli anni successivi; abbiamo qui notati 22 porti, e in questa tabella sono notate le spese di escavazioni ordinarie, sicchè Brindisi, per esempio, non va

notato, perchè questa spesa va pure compresa in un altro capitolo del bilancio, fra le spese straordinarie.

Vede dunque l'onorevole ministro, vede dunque la Camera come pel grande numero di porti che esiste in Italia, dove è necessaria l'opera di escavazione sia che si tratti di porti in costruzione, sia di porti già costrutti e pei quali è necessaria sempre la manutenzione, è impossibile con soli quindici cavafanghi (non dico solo per Brindisi, ma per lo interesse generale di tutti i porti d'Italia) ottenere un buon servizio.

Sapete che cosa avviene? Ne avviene questo fatto dolorosissimo, che Brindisi deve rubare un cavafango a Venezia, Venezia lo ruba a Livorno, e Livorno a Genova, e ne nasce una lotta tra tutti i porti d'Italia, ond'è che i pochi cavafanghi finiscono per riuscire insufficienti a tutti.

Quindi unirò alla mia volta le mie alle preghiere che spesso vengono rivolte in questa Camera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde voglia guardare con occhio preveggenza la questione dei cavafanghi che bolle in Italia: sarei per ripetere ora ciò che dissi un giorno, che, cioè, io venderei una corazzata per comperare dei cavafanghi.

Ma, lasciando tale questione, io dichiarava di non essere qui venuto nè per combattere il Ministero, nè per chiedere aumenti di cifre; la qual dichiarazione varrà anche agli occhi dei nostri colleghi affinchè si persuadano che noi in questi banchi diciamo bene del bene, male del male, quando e dove crediamo di trovarne; fors'anco ci inganniamo alcune volte, l'errore è per tutti; ma non abbiamo fatto mai nè faremo opposizione per sistema, tranne quando abbiamo innanzi da combattere un errore tradotto in sistema.

Detto questo, vengo a parlare dei due fatti secondari in apparenza, ma che, per dichiarazioni già fatte dal Ministero, sono essenzialissimi e necessari all'opera del porto di Brindisi.

In primo luogo vi parlo del prosciugamento del fiume Piccolo.

Nel lato di levante del porto di Brindisi, come dissi, vi era un fiumicello, che poi si è trasformato in palude; il Governo borbonico ne aveva iniziato il prosciugamento tagliando un colle ove pose una ferrovia a cavalli per servizio dell'opera e colla terra estratta colmando la palude.

Ebbene quest'opera rimase a metà o ad un terzo. Dal 1860 e dacchè è inaugurato il nuovo regno d'Italia, quella palude è rimasta nè più, nè meno com'era, palude cioè fetidissima, miasmatica, tanto che lo stesso onorevole Pasini un anno fa riconobbe che era la palude più micidiale alla città. Esea sta sul porto; da ciò veda la Camera quanto necessita ultimare il prosciugamento, e se io sia giustificato nell'averlo chiesto tutte le volte che si è trattato del porto di Brindisi.

Conosco la ragione per cui nel Ministero per lunghi anni si è ritardato ad intraprendere questo prosciugamento; vi fu in proposito una meschina questione di competenza tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura e commercio; veramente tali questioni non fanno molto onore al Ministero, ma, grazie a Dio, ora esse sono tolte di mezzo ed io debbo rendere grazie all'onorevole mio amico Mordini ed anche all'onorevole Cadolini i quali, sedendo uno da ministro, l'altro da segretario generale, si occuparono alacramente di questo fatto e furono solleciti a dare delle energiche disposizioni perchè fosse redatto un progetto d'arte per il prosciugamento di cui parlo; e siccome l'onorevole Pasini voleva che concorressero la provincia ed il comune, io più volte dichiarai al Ministero che la provincia era prontissima ed il comune non rifuggiva da qualunque spesa che potesse occorrere.

Ora, il progetto d'arte è fatto in quanto ai piani di campagna, ed io l'altro giorno sono stato appositamente in Bari a parlare coll'ingegnere del circolo delle bonifiche di colà, signor Sarlo, il quale mi dichiarò che il progetto era ultimato e non rimaneva che redigerne il verbale, metterne in netto le cifre, infine ultimare quelle formalità che si richiedono; quindi fra pochi giorni il progetto verrà al Ministero, ed io prego il ministro di presentare allora al più presto possibile un disegno di legge, avendomi il signor Sarlo assicurato che la spesa non eccede le 160,000 lire. Ebbene, il Ministero vuole che tutto sia fatto a spese dello Stato? Lo faccia a spese dello Stato. Vuole che vi concorrano la provincia ed il comune? Vi concorreranno. Vuole egli spendere 90,000 lire mettendo le altre a carico del comune? Noi ne siamo egualmente contenti; purchè si faccia, purchè si renda migliore l'aria di Brindisi, che oggi non dirò sia assolutamente micidiale, ma è alquanto viziata da questa palude.

Senonchè, avverto fin d'oggi l'onorevole ministro, e lo prego d'ascoltarmi, che, se la provincia ed il comune sono pronti a sopportare una parte della spesa, essi intendono di aver diritto di poi anche ad una parte proporzionale del terreno prosciugato; ma ad ogni modo, ripeto, faccia come vuole, purchè il lavoro si eseguisca.

L'altra parte, su cui debbo dire due parole, era appunto il bacino di carenaggio, di cui testè ha parlato l'onorevole mio amico Arrivabene, e certamente io non saprei dire nè più nè meglio di quel che egli ha detto. La necessità di un bacino di carenaggio in Brindisi era evidente fino da quando il traforo del Moncenisio era appena incominciato, quando il taglio dell'istmo di Suez era appena il sogno della scienza, quando il passaggio della valigia delle Indie era un problema gettato là nella Camera dei comuni e dei lord d'Inghilterra; è evidentissima oggi che quel problema è risoluto, che quel sogno è una realtà, e che il passaggio

della valigia è un fatto quasi compiuto, a malgrado dei nostri magnanimi alleati.

Dirò un'altra cosa ed ho finito.

So le trattative fatte per il bacino di carenaggio; so che si fecero le sub-aste e che queste andarono deserte; poi si dette una concessione (prima che fosse al Ministero l'onorevole Mordini) ad un individuo, al quale poi si ritirò per deficienza di mezzi; posteriormente ci sono state delle trattative col Gabrielli, ma mi sembrano un poco tramutate, perchè il Gabrielli richiedeva la garanzia di un interesse, invitava la provincia ed il comune a concorrere.

Mi si dice che già vi sono altre trattative con altre compagnie inglesi; tutto sta bene, ed io lodo il presente ed anche gli altri ministri che lo precedettero per aver dato opera efficace a che queste trattative si compissero; ma mi perdoni l'onorevole ministro se io faccio colpa al Ministero di una sola cosa, ed è quella di non accorgersi del tempo che passa, perchè per fare un bacino di carenaggio non ci vuole solo uno, due o sei mesi, ma talvolta ci vogliono degli anni; quindi prego il signor ministro a rimediare al frapposto ritardo.

Io sarei fortunatissimo, e credo che la Camera dovrebbe essere lieta, se potessimo trovare un intraprenditore, una compagnia qualunque la quale venisse con mezzi suoi, e senza che lo Stato vi spendesse nulla o vi spendesse poco; ma se queste trattative finiranno senza frutto e questo intraprenditore non si trova, prego l'onorevole ministro a provvedere. Quindi io mi permetto di presentare alla Camera un semplicissimo ordine del giorno che spero l'onorevole ministro accetterà, perchè è in termini bastantemente largo, senza fare violenza alle condizioni delle finanze, ed è concepito così:

« La Camera, riconoscendo necessario, indispensabile che al più presto possibile sia iniziata la costruzione di un bacino di carenaggio per il porto di Brindisi, passa all'ordine del giorno. »

Esso è sottoscritto dai miei onorevoli amici Arrivabene e Morelli Salvatore.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io devo una parola di ringraziamento agli onorevoli Arrivabene e Brunetti, i quali hanno fatto in questa occasione l'elogio di un servizio governativo. Avviene così di rado di sentire lodare l'amministrazione (*Si ride*) che, per verità, è mio dovere di subito ringraziare gli onorevoli deputati delle loro cortesi espressioni.

Venendo a discorrere dei desiderii da loro manifestati, io, per essere brevissimo, dirò, quanto all'escavazione del porto di Brindisi, che vi ha, come tutti sanno, un appalto regolare, e sta appunto fra le condizioni dell'appalto quella di raggiungere gli otto metri; perciò mi sembra che in questa parte saranno secondati i desiderii degli onorevoli Arrivabene e Brunetti, che si appoggiano ad un'autorità così competente

come quella da loro accennata di un chiarissimo ingegnere inglese.

Quanto al congiungimento della ferrovia alle calate, a cui accennava l'onorevole Arrivabene, dirò che, se non è già compiuto tale congiungimento, sta per avverarsi, perchè le ferrovie meridionali avevano già iniziati i lavori, e soltanto differenze amministrative ne hanno ritardato il compimento; ma spero saranno presto appianate.

Venendo al bacino di carenaggio, l'onorevole Brunetti ha accennato ai particolari di trattative che sono in corso. La Camera comprenderà come io non possa su questo argomento dare dettagli più precisi, e spero sarà persuasa che il Governo se ne occupa seriamente.

Soltanto l'onorevole Brunetti ha voluto, discorrendo del porto di Brindisi, accennare ad opere delle quali era più opportuno il parlarne nella discussione dei capitoli riguardanti le bonifiche. Parlando del bonificamento del fiume Piccolo, mentre ha lodato il mio antecessore, egli eccitava il successore a fare altrettanto ed a conservarsi sulla medesima via. Io credo che di quelle lode una parte ne possa venire anche a me, perchè gli ordini dati dal mio antecessore non furono da me modificati, essendo io ugualmente persuaso della necessità di rimuovere da Brindisi le cause di insalubrità.

Io non farò che una preghiera, cioè che l'onorevole Brunetti non insista nel suo ordine del giorno. È questo uno di quegli ordini generici che esprimono voti che, se per qualche circostanza non possono essere dal Governo mandati a compimento sollecito, lo espongono poi a censure in cui non vorrei incorrere.

Siccome l'onorevole Brunetti ha riconosciuto che il Governo mette tutto l'impegno in quest'opera e cerca di soddisfare ai desiderii della Camera che mirano a promuovere la prosperità economica del paese, epperò lo prego a non insistere sul suo ordine del giorno.

DEPRETIS, relatore. Io unisco la mia preghiera a quella dell'onorevole ministro. L'onorevole Brunetti e l'onorevole Arrivabene devono saperlo, io mi trovo rispetto al porto di Brindisi ad un dipresso nella posizione in cui mi sono trovato rispetto al porto di Cagliari. Io ho presentato il progetto di legge per l'escavazione e per le opere del porto nel 1862; nel 1866 ho fatto preparare un progetto di bacino natante, studio che non ha avuto effetto, certo non per mia colpa. Questo dimostra in me la persuasione dell'importanza del porto di Brindisi. Di più nel 1862 mi sono occupato di un'altra opera, che doveva, secondo me, studiarsi pel porto di Brindisi, ed è lo stabilimento dei magazzini generali, argomento che, così di passaggio, raccomando al ministro.

Tanto l'onorevole Brunetti come l'onorevole Arrivabene possono essere dunque persuasi che questo è un argomento su cui non posso avere che la loro opi-

nione; non ci può essere che un ostacolo, ed è l'ostacolo finanziario.

Fortunatamente quello che più urge, cioè le opere della scogliera e le opere della escavazione hanno fondi sufficienti perchè i lavori progrediscano. Inoltre l'onorevole Brunetti ha veduto che il relatore si è fatto carico di indicare espressamente che i fondi stanziati non sono sufficienti e che occorre un'aggiunta.

Mi pare che ci sia quanto basti per soddisfare il desiderio dell'onorevole Brunetti; epperò lo pregherei, anche per abbreviare la discussione che si è abbastanza prolungata, di prendere in buona parte queste dichiarazioni che vengono dalla Commissione e dal Ministero, e di ritirare il suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Brunetti, ritira la sua proposta?

BRUNETTI. Io non dubito punto che il ministro, appena ne avrà i mezzi, darà mano perchè un bacino di carenaggio in qualunque modo sia fatto; epperò, prendendo atto delle sue dichiarazioni e delle sue buone intenzioni, non ho difficoltà di ritirare l'ordine del giorno, e spero che l'onorevole mio amico Arrivabene acconsentirà che sia ritirato.

Quanto al fiume Piccolo, non dubito che appena sarà fatto il progetto, egli presenterà un progetto di legge.

Certamente, se le disposizioni state date sotto il ministero Mordini sono attuate, anche all'attuale ministro dei lavori pubblici naturalmente spetterà una parte della lode che è dovuta all'onorevole Mordini.

Solo mi permetterò, dacchè ho la parola, di fargli una domanda. Io vorrei sapere se il Ministero ha pubblicato un programma delle condizioni richieste per concorrere a queste opere, tanto del bacino di carenaggio, quanto dei *docks* o magazzini generali: e ne dirò la ragione. Ieri ho ricevuto da Parigi una lettera da uno che io non conosco, nè egli conosce me; egli ha scritto a me perchè, come deputato di Brindisi, mi crede di questa cosa informato. Nella lettera mi dice che una compagnia inglese vorrebbe concorrere all'appalto di queste opere, e domanda se io possa dargli notizia delle condizioni che s'intende di porre.

Io, per verità, queste condizioni non le conosco, e, per quanto ne abbia domandato ad altri, anche a qualche impiegato del Ministero, niuno me ne ha saputo dire null'altro, se non che vi sono state in proposito alcune trattative particolari, nelle quali alcuni, invece di ricevere, hanno offerte delle condizioni.

Ora io domanderei al signor ministro (posto che la mia proposta fosse pratica) se non converrebbe di pubblicare un programma delle condizioni, affinché tutti sappiano se possono concorrere o no.

Io non so se nell'andamento dell'amministrazione dei lavori pubblici questa sia una cosa praticabile; ma, dato che fosse, sarebbe utile, perchè è vano sperare che una compagnia lontana venga a fare delle offerte senza sapere quali sono le basi che pone il Ministero.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il ministro Giovanola, se non prendo abbaglio, aveva pubblicato il programma.

BRUNETTI. Perdoni, erano avvisi d'asta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ad ogni modo terrò conto di questo desiderio, perchè io non potrei fin da ora dire sino a che punto possa impegnarmi. Se però una società qualunque vuole conoscere le condizioni, non ha che da presentare la domanda, e le avrà.

(La Camera approva senza discussione i capitoli seguenti :)

« Capitolo 83. Porto di Brindisi - Grande restaurazione (Spesa ripartita), lire 950,000.

« Capitolo 84. Porto di Salerno - Consolidazione e compimento dell'antemurale (Spesa ripartita), lire 150,000.

« Capitolo 85. Porto di Castellammare di Stabia - Costruzione del molo di protezione (Spesa ripartita), lire 110,000.

« Capitolo 86. Porto d'Ortona - Prolungamento del molo (Spesa ripartita), lire 110,000.

« Capitolo 87. Porto di Santa Venere - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita), lire 300,000. »

NICOTERA. Rivolgo tre preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La prima concerne i lavori nel disgraziatissimo porto di Santa Venere, che sin dal tempo in cui fu decretato, sono proceduti sempre a rilento. Siamo al 1870, ed ancora i lavori fatti non mettono in condizione i bastimenti di potersi garantire dalle tempeste, tanto che quest'anno si sono dovuti deplorare diversi naufragi in questo famoso porto.

La ragione principale per la quale quel porto non è sicuro, e non lo sarà neppure quando i lavori saranno compiuti, secondo gli uomini competenti di quella materia, dipende dall'essere la diga troppo corta; dovrebbe essere prolungata.

Io quindi pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler fare studiare questa questione per avere un giorno almeno un ricovero per i bastimenti. Tutti sanno come sulle coste delle Calabrie, da Napoli sino a Messina, non ci sia alcun porto; e questo è un inconveniente serissimo per il commercio.

La seconda preghiera che devo rivolgere all'onorevole ministro è relativa alle opere commerciali. Anche quando il porto sarà compiuto, se non vi saranno queste opere, il commercio ne godrà ben poco, poichè il porto trovandosi in luogo quasi deserto, tutti i bastimenti che vi arrivano dovranno essere scaricati s'arena, e lasciati lì in balia dei temporali. Bisognerebbe quindi che queste opere commerciali procedessero, non dico colla stessa sollecitudine colla quale dovrebbero procedere i lavori del porto, ma che almeno si trovassero completate quando i lavori del porto saranno compiuti, e non si avesse a lamentare la loro mancanza.

La terza preghiera che rivolgo al ministro dei lavori pubblici è di trovar modo di diminuire le questioni cogli appaltatori. Una delle disgrazie delle costruzioni in Italia è che si fanno i contratti, e poi insorgono tante contestazioni cogli appaltatori, che l'opera è ritardata per lo meno di due o tre anni.

Il fatto certo è che attualmente sono insorte delle gravi questioni tra il Governo e l'appaltatore del porto di Santa Venere, questioni per le quali i lavori sono ritardati. So che fu ordinata un'inchiesta pel materiale che si adoperava alla costruzione del porto; ne ignoro i risultati, ma è sicuro che i lavori sono ritardati, e tutti sanno come il ritardo dei lavori nelle opere marittime può riescire di sommo danno alle finanze stesse dello Stato. Quindi io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere se fosse possibile di ottenere un qualche accomodamento con questi appaltatori, a meno che le loro pretese non fossero esagerate, e spingere con alacrità i lavori per avere il piacere almeno noi di vedere il porto, poichè io temo che non lo vedranno neppure i nostri figliuoli, se le cose continueranno in questo modo, e se non si costruisse l'opera in modo da fare un porto che garantisca i bastimenti dalle tempeste.

Io potrei oggi ricordare come, quando sedeva al banco dei ministri l'onorevole Depretis, io sostenni questa questione del porto di Santa Venere, e dimostrai che era una follia il porto di Santa Venere, che il porto indicato quasi dalla natura era Santa Eufemia. Ma adesso è inutile parlarne. Piacque al Governo, piacque alla Camera, in una certa epoca in cui io era assente, nel 1862, forse in odio all'autore, di approvare la costruzione del porto a Santa Venere; adesso bisogna sollecitarne la costruzione e vederlo finito al più presto possibile e il meno male che sia possibile.

CADOLINI. L'onorevole Nicotera diceva che il molo ha bisogno di essere prolungato, secondo il giudizio delle persone competenti; ma anzitutto gli farò notare che il porto non è finito, ed il molo non è portato ancora alla lunghezza che deve avere.

Se non erro, ora la gettata non è molto più in là della metà dal punto che deve raggiungere, perciò è naturale che, fintantochè non ha tutto il suo sviluppo, essa non può servire agli usi marittimi a cui è destinata.

Quanto al prolungamento del molo, io credo che è d'uopo aspettare che tutto sia costruito prima di pronunziare un giudizio intorno all'opportunità di allungarlo di più.

Io ritengo che la lunghezza che è già stabilita nel progetto potrà essere sufficiente per costituire una difesa come porto di rifugio, al quale scopo specialmente è destinato il porto di Santa Venere.

L'onorevole Nicotera poi parlava delle opere che dovrebbero essere fatte per adattarlo al commercio. È

certo che, siccome la Calabria non ha porti commerciali, sarebbe assai utile che questo porto in costruzione, potesse anche essere utilizzato a questo scopo.

Ora, quando il molo che si sta costruendo venga prolungato, e si costruisse un antemurale che raggiungesse la costa, spesa che crederei relativamente non molto forte, questo porto che avrebbe il carattere di porto di rifugio potrebbe anche essere utilizzato per porto commerciale.

Non dico che si debbano prendere dei provvedimenti immediati perchè adesso non ne sarebbe il momento, ed è necessario di lasciare prima che si compiano le opere in costruzione, ma che a suo tempo ce ne dovremmo valere, sarebbe cioè assai utile che il ministro volesse con suo agio occuparsi di tale questione e vedere se ed in quale misura il porto di Santa Venere, allorchè sarà finito, potrebbe utilizzarsi pel commercio.

Riguardo alla terza questione, mi astengo dal fare osservazioni perchè credo che il ministro potrà trovar modo di scioglierla e di ottenere che i lavori proseguano con quell'alacrità che certamente è desiderabile nell'interesse delle popolazioni delle Calabrie, le quali non hanno altro porto di rifugio che quello di Santa Venere.

DEPRETIS, relatore. L'onorevole Nicotera ha ricordato che nel 1862 egli consigliava di fare il porto in un'altra località. Egli me lo ha già detto un'altra volta, ed è verissimo. Ma io ricordo all'onorevole Nicotera che altri deputati, i quali pure devono conoscere quella località, consigliavano invece di fare il porto a Santa Venere. Io non sono ingegnere, in un'opera in cui il giudizio tecnico deve avere naturalmente la preponderanza, io non potevo, in quella disparità di pareri, che attenermi al voto degli uomini tecnici che, a quell'epoca, consigliavano il porto a Santa Venere, ed, anzichè ondeggiare fra diversi progetti senza mai attuarne alcuno, essendo poi tutti concordi che un porto di rilascio sulle coste della Calabria era necessario, mi sono attenuto al progetto che si giudicava il migliore, perchè importava soprattutto che un porto si facesse.

L'onorevole Nicotera avrà veduto che nella relazione io ho seguitato lo stesso sistema. Io non faccio colpa a nessuno per il ritardo, ma non posso neanche raccomandare nessuna transazione, nessun aggiustamento.

Il Governo mantenga l'impegno che egli ha preso colla Commissione, di far eseguire le opere nel termine prefisso dalla legge, e di erogare le somme che sono stanziato nel bilancio; questo è il miglior modo di avere il porto.

Ora mi si permetta un'altra osservazione.

Se all'epoca della discussione del bilancio, massime trattando di queste opere che sono tanto desiderate, si domandasse sempre conto del perchè si ritardano i

lavori e non si eseguisce la legge, e non si lasciassero le leggi inosservate, e i fondi inoperosi o figurativi con manifesto detrimento, e degli interessi generali del paese, e delle finanze, se si vorrà adottare questo sistema, io credo che se ne otterrebbe un buon risultato. Arriveremo a vedere convertite in opere le somme che annualmente sono stanziato in bilancio, il che non sarà un piccolo guadagno.

Noi vediamo, per esempio, qui che la somma dovrebbe essere quasi per intero erogata, e non lo è che in una piccola parte; per altre opere la somma è rimasta quasi intatta, come quella per la Cala di Palermo.

Io quindi dico al ministro: prepari a tempo i progetti, faccia in tempo gli appalti, li faccia eseguire; se occorre non esiti a fare le liti, ma le faccia subito, non si lasci trascinare per lunghe trattative; questo è il modo perchè si possa dinanzi alla Camera giustificare il ritardo nell'erogazione delle somme stanziato in bilancio e nella esecuzione dei lavori.

Questo mi pare il miglior sistema, e pregherei l'onorevole Nicotera di credere che da parte mia non è certo minore che in lui il desiderio di vedere presto compiuto un porto sulle coste delle Calabrie.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Marincola, ma le raccomando di essere breve.

MARINCOLA. Io non voglio fare un discorso, ho solamente domandato la parola quando parlava l'onorevole Cadolini per dire che non sono d'accordo con lui, che il porto debba prima essere finito e che allora si potrà giudicare se dovesse essere prolungato verso terra.

Il porto Santa Venere oggi non è porto, e secondo il progetto è molto meno un porto, esso è una frangionde di salvamento per i legni di transito, ma non è affatto un porto commerciale.

Ora, secondo il progetto, la diga verso terra è terminata, ed il prolungamento di cui parla l'onorevole Cadolini dovrà farsi sempre verso mare, sicchè tra la costa e la testa della diga è rimasta una bocca dove si è stabilita una corrente, la quale rende impossibile l'ancoraggio nel porto, e questo inverno vi perirono tre legni con buon numero di equipaggi. Gli uomini di mare hanno concordemente riconosciuto questa necessità, e presentato una domanda all'onorevole ministro, il quale ha preso con me l'impegno di fare studiare la questione.

Questa è la questione quanto alle divergenze che stanno tra l'appaltatore e il Governo: io non posso che raccomandare all'onorevole ministro di procurare di terminarle, ed ho ferma speranza che finiranno presto, altrimenti è inutile lo avere stipulato il termine di 30 mesi per avere il porto, se le liti durano 31 mesi, e ne rendono impossibile l'effettuazione. In questo caso invece di trenta mesi ce ne vogliono sessanta.

Prego l'onorevole ministro di veder modo di far

cessare queste questioni, e far dare termine a certe vessazioni che non giovano al Governo, e sacrificano la Calabria.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Gli studi che vengono raccomandati e sollecitati dagli onorevoli Nicotera, Cadolini e Marincola devono essere compiuti dal Governo.

È questo un suo dovere, come sarà debito suo di studiare se quel porto potrà convertirsi da porto di rifugio in porto di commercio.

Quanto alle contestazioni cogli appaltatori, io dirò che molto raramente e forse mai avviene che il Governo sia nel torto a fronte degli appaltatori. Io non entro adesso nella questione del porto di Santa Venera, dico solo *a priori* che il raccomandare sempre al Governo di accomodare le vertenze è un diminuire la sua forza, un obbligarlo a cedere per finirla, mentre spesso accade che le eccezioni che si elevano contro la amministrazione sono poco o punto fondate.

Ad ogni modo dirò a tranquillità di tutti che, come accennarono gli onorevoli preopinanti, quella Commissione la quale andò a studiare tutte quelle questioni per riferirne al Governo, ha già fatto il suo rapporto, e così saranno tutti soddisfatti di sentire che il Governo conta di attenersi interamente al saggio voto di quella Commissione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 87, *Porto di Santa Venera - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia* (Spesa ripartita), lire 300,000.

(È approvato.)

« Capitolo 88. Porto di Gallipoli - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita). (Per memoria.) »

MAZZARELLA. Debbo fare una breve istanza. So che l'appalto per questi lavori è stato fatto; ma essendo avvenuto negli anni addietro in circostanze ben diverse dalle presenti, è andato vuoto.

Prego il ministro dei lavori pubblici ad adoprare tutto l'impegno perchè si cominci e si eseguisca un'opera votata da anni e si faccia compiere al più presto una buona perizia e tale da rendere accessibile l'appalto.

Ecco il ricordo che io doveva fare all'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Accetto di buon grado l'invito dell'onorevole preopinante; ma tutto non dipende dal Governo. Egli sa che vi sono delle contestazioni e che quindi dobbiamo prima definirle.

Ma siccome vi sono molte migliaia di lire disponibili, così non occorre iscrivere alcuna somma in questo bilancio. Io spero che, superate le difficoltà ed avuti tali fondi dai corpi morali cointeressati, noi potremo, tra non molto, intraprendere i lavori.

MAZZARELLA. Non dirò altro che questo. Quando si tratti di destinazione di somma, la provincia ha già dato qualche cosa, e anche i comuni hanno fissato

quello che manca, ma veramente la perizia non è fatta secondo che sarebbe necessario; si prega che sia attuata in modo che subito si possa venire all'esecuzione, e ciò certamente dipende anche dalla concorrenza del Governo.

PRESIDENTE. « Capitolo 88 *bis*. Porto di Reggio - Costruzione di una botte di ormeggio, lire 13,000. »

Ha la parola l'onorevole Plutino Agostino.

PLUTINO AGOSTINO. Dirò due brevissime parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente al porto di Reggio. Si è già approvata la perizia di questo porto dopo una lunga disamina del Genio tecnico sul proposito; si sta semplicemente facendo il capitolato d'appalto. L'onorevole Mordini aveva intenzione di presentare un progetto di legge almeno come quello di Catania. Il comune sopra questa assicurazione ha fatto un prestito di un milione, e vuole incominciare i lavori; quindi non si domanda nulla dal Governo. Il comune di Reggio ha già i danari pronti per incominciare la costruzione del porto; prego solo il signor ministro dei lavori pubblici di voler fare compilare sollecitamente il capitolato d'appalto, e sul progetto approvato il comune si obbliga di anticipare i fondi per la costruzione di quel porto.

Io era iscritto fin da ieri per fare questa preghiera al signor ministro dei lavori pubblici; ma mi si comunica al momento anche un dispaccio che il sindaco di quella città indirizza al nostro signor presidente pregandolo che la città di Reggio fosse trattata come la città di Catania, vale a dire che noi avessimo facoltà di spendere i danari nostri per migliorare le nostre condizioni, lasciando poi al Governo la facoltà di stabilire nei bilanci più tardi quelle somme che crede siano il risultato delle disposizioni di legge per tutto ciò che riguarda l'interesse di questo porto.

I vantaggi che ne risentiranno le Calabrie sono grandissimi, ed io faccio appello all'onorevole Depretis, il quale ha presentato il progetto di legge, ed ha incluso il porto di Reggio nei porti di terza classe; faccio appello all'onorevole Biancheri, il quale ha studiato sul luogo la parte tecnica; faccio appello all'onorevole Mordini, il quale ne ha esaminata la convenienza, tanto da essersi indotto a presentare un progetto di legge.

Signori, non vi domandiamo denari, vi domandiamo di lasciarci lavorare. Io credo che il signor ministro non può ricusarsi ad una domanda così giusta ed onesta; quindi lo prego ed insisto perchè presenti un progetto di legge in proposito.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Plutino chiama a raccolta tutti i ministri passati contro il ministro presente. Veramente mi fa una posizione difficile e delle condizioni troppo dure. Io debbo dirgli quello che fu detto ieri. Quali erano le condizioni offerte da Catania? Tutti le conoscono e sanno come il Governo le accettasse ieri. Ora, le condizioni di Reg-

gio non sono identiche a quelle di Catania, la quale si obbligava ad anticipare tutta la spesa, ad intraprendere i lavori e ad avere il rimborso della quota del Governo, cominciando dal 1873 e riducendo le rate ad un dodicesimo dell'importo, e di più senza interesse.

Siamo ben lontani da queste condizioni a quelle che fa Reggio. Reggio dice: « Ho fatto un prestito di due milioni. » Fare un prestito di due milioni non è accettare tutte le altre condizioni; e poi del resto i lavori importano tre milioni. Dunque le condizioni non sono effettivamente identiche. Forse lo diverranno, ed io aspetto a rispondere quando la proposta sarà nei termini identici di Catania; ed allora non dubito che anche il mio collega delle finanze sarà per accettarle. D'altronde, mandare per telegramma a dire: « noi facciamo la spesa, » non è ancora quello che deve quietare il Governo; occorrono deliberazioni regolari, obbligatorie a termini di legge.

PLUTINO AGOSTINO. Ci sono le deliberazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Plutino, mi pare che le dichiarazioni del signor ministro sieno abbastanza precise.

PLUTINO AGOSTINO. Permetta...

DEPRETIS, relatore. Scusi, onorevole Plutino, spero di poterlo persuadere che alla provincia di Reggio, una volta che siasi messa nelle condizioni di quella di Catania, è impossibile che il Governo le possa ricusare, diventando testa di strada ferrata per il passaggio del faro, un porto che è della più evidente necessità.

Reggio si obblighi alle stesse condizioni di Catania a fare il suo porto, ed io non so come un Ministero potrebbe rifiutare il suo concorso.

Per conseguenza, io prego l'onorevole Plutino, da una parte a considerare che l'onorevole ministro, allo stato attuale delle cose, non ha elementi in mano per poter prendere impegni se non condizionati. Ma quando con deliberazione regolare della provincia o della città di Reggio saranno parificate le condizioni, il Ministero non avrà alcuna difficoltà di fare per Reggio ciò che fa per Catania.

PLUTINO ANTONINO. Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha presenti tutti i dati che hanno accompagnato lo studio di un progetto di porto a Reggio; ma io osservo che il Consiglio comunale di quella città ha preso una deliberazione, che fu regolarmente approvata, ha preso una deliberazione, colla quale essa accettò le trattative che erano state proposte dall'onorevole Mordini, e si è impegnato a fare esso tutte le spese necessarie per la costruzione del porto di Reggio, salvo il rimborso per la parte spettante, giusta la legge, al Governo in dieci anni, a cominciare la prima rata un anno dopo il cominciamento della costruzione del porto.

L'incartamento di queste trattative deve essere presso il Ministero dei lavori pubblici, e le condizioni del porto di Reggio sono identiche a quelle del porto della città di Catania; quindi credo che l'onorevole mi-

nistro abbia già gli elementi per presentare alla Camera un progetto per la costruzione del porto di Reggio.

MORDINI. Nella mia breve carriera ministeriale, io mi occupai della sistemazione dei porti che appartengono alla terza categoria, e vidi che c'era necessità di dare opera a che si rendessero atti a tutti gli usi commerciali.

La difficoltà per altro si presentava anche allora dal lato finanziario. A vincerla io credei che potesse essere utile lo espediente di chiamare gli enti morali interessati ad anticipare la spesa, salvo poi ad avere dal Governo il rimborso in tante annualità della spesa.

S'intendeva che i lavori si sarebbero dovuti fare per cura del Ministero dei lavori pubblici.

Secondo lo studio che feci allora, si sarebbe trattato di dare la sistemazione ad otto porti di terza categoria ed anche ad uno di quarta.

Le pratiche che furono fatte con Catania e con Bari furono fatte anche con Reggio. Ora, io credo che dal momento che il Governo acconsentì ieri a presentare un progetto di legge per la sistemazione del porto di Catania, inquantochè il municipio di Catania aveva consentito da parte sua con deliberazione speciale di sottostare alle condizioni richieste dal Ministero dei lavori pubblici, io credo, dico, non si possa negare di fare altrettanto per tutti quei comuni i quali si obbligano nelle forme legali di sottostare alle stesse condizioni.

PLUTINO AGOSTINO. È tanto convinta la cittadinanza di Reggio che le condizioni del porto di Reggio, pel quale sono completati tutti gl'incartamenti esistenti presso al Ministero, sono identiche a quelle del porto di Catania, che ieri sera il sindaco, appena saputo per dispaccio l'accettazione della proposta per Catania, indirizzava al nostro signor presidente un dispaccio in cui diceva così: « Proporre Parlamento venisse accordata esecuzione porto egualmente Catania. »

Io prego il signor ministro di presentare una legge sulle stesse condizioni di Catania. Naturalmente il comune di Reggio sarà obbligato a sottostare alle disposizioni di legge che sono eguali per l'uno e per l'altro porto, ma io prego il signor ministro a voler aderire al desiderio che hanno quelle popolazioni di progredire nel lavoro e di utilizzare la posizione che ci dà la strada ferrata di testa di ponte fra la Sicilia ed il continente; tanto più che, oltre i due milioni anticipati dal comune, e c'è poi anche il concorso della provincia, perchè porto di terza classe, c'è la parte che spetta al Governo. E trattandosi di opere idrauliche, con due milioni avremo due o tre anni di lavori da fare. Non si spendono due milioni in opere idrauliche così presto.

Accetti dunque ed incoraggi la buona volontà di quella popolazione, signor ministro; io credo che non può ricusarsi a far giustizia a questa proposta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io credeva di aver detto chiaramente alla Camera l'animo mio. Io ho detto che il fatto non è identico e che le condizioni non sono identiche. È cosa evidente, onorevole Plutino. Come vuole che siano identiche le condizioni, quando la somma che si offre è tanto inferiore a quella di perizia? La perizia porta più di tre milioni. L'onorevole Plutino dice: noi ne anticipiamo due. Vede dunque che siamo già in un altro ordine di proposte.

Ad ogni modo io non intendo di combattere, ma anzi di secondare, per quanto posso, il desiderio dell'onorevole Plutino, perchè gli affermo indirettamente ma abbastanza chiaramente che, quando egli persuada il suo comune a mettersi nelle condizioni di diritto e di fatto identiche a quelle che ha assunte il comune di Catania, noi ci troveremo obbligati a dargli e gli daremo volentieri la stessa risposta.

PRESIDENTE. È soddisfatto l'onorevole Brunetti?

BRUNETTI. Io prendo atto di queste dichiarazioni, perchè è questa la mia domanda.

PRESIDENTE. « Capitolo 88 *bis*. Porto di Reggio. Costruzione di una botte d'ormeggio, lire 13,000. »

(È approvato.)

« Capitolo 89. Estuario di Venezia. Compimento delle dighe al porto di Malamocco ed escavazione dei canali di grande navigazione (Spesa ripartita), lire 500,000. »

(È approvato.)

« Capitolo 90. Lavori di escavazione per la erezione della stazione ferroviaria marittima nella laguna veneta. » Il Ministero vi stanziò la somma di lire 200,000; la Commissione invece lo vorrebbe solo iscritto *per memoria*.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Vorrei pregare l'onorevole Commissione di recedere da quella dura misura, che è pura misura di contabilità, e d'iscrivere addirittura nel bilancio attuale la cifra che il Ministero aveva proposta per i lavori di escavazione per la stazione ferroviaria di Venezia. Questa cifra e l'altra che troviamo notata nel successivo capitolo 101, vennero già dalla Camera discusse altra volta, e spero che la Camera vorrà dare ora alla legge che approvò il trattato di Vienna la stessa interpretazione benigna che già diede in occasione del bilancio dell'anno decorso; tanto più che la Camera non vorrà contraddire sè stessa, e quel sì che ha dato nel decorso anno al mio onorevole antecessore, io spero che non vorrà convertirsi in un *no* a me che qui le faccio la stessa preghiera.

DEPRETIS, relatore. È una questione di semplice forma. Il Ministero ha presentato già un progetto di legge per maggiori spese, le quali non sono contrastate nel seno della Commissione. Sarà una relazione di otto righe, ma indispensabile se vuoi rimanere nella legalità.

Qui le spese sono portate da un trattato, e non c'è

questione che per l'esecuzione diversa del trattato stesso. Quindi che inconveniente c'è che al progetto di legge presentato dal ministro si unisca l'aggiunta, che propone la Commissione, di due cifre che si riferiscono al porto di Venezia? Sono due cifre, una per l'escavazione dell'area della stazione, l'altra pel rimborso delle annualità. Verremo a confermare sempre più la volontà della Camera, perchè sia rispettata la legge. Non ci sarà punto perdita di tempo, poichè quel progetto di legge è già rimandato alla Commissione del bilancio, e la Commissione potrà aggiungere quelle cifre in via di emendamento. Non sarà che la dilazione di due o tre giorni alla votazione.

MAURÒGNATO. Domando il permesso di dare qualche spiegazione ulteriore.

Come hanno inteso, l'Austria nel febbraio del 1866 fece una convenzione coll'Alta Italia per la costruzione degli sbarcaioli nelle stazioni marittime di Trieste e di Venezia. Fu stabilito che il Governo desse il terreno, e che l'importo della spesa dovesse essere anticipato dalla società e restituito poi dal Governo in varie annualità, coll'interesse del solo 5 per cento.

Col trattato di pace dell'ottobre 1866 l'Italia assunse gli obblighi dipendenti da questa convenzione, seguita tra l'Alta Italia e l'Austria. Quel trattato di pace fu sancito da una legge; per conseguenza, il Governo italiano, appena ebbe preso possesso della Venezia, si occupò di questo affare, e nominò una Commissione che studiò l'argomento e fece un nuovo contratto coll'Alta Italia, il quale fu approvato tanto dal Consiglio di Stato quanto dalla Corte dei conti, che lo considerarono come una spesa obbligatoria, in quanto che hanno ritenuto che la legge colla quale fu sancito il trattato di pace indirettamente ed implicitamente sancisse anche codesta spesa. La Commissione del bilancio dell'anno scorso, o, per dir meglio, la maggioranza di essa, ha sollevato un dubbio di forma. L'onorevole ministro Pasini, quando ha sentito sollevarsi questo dubbio, quantunque non fosse persuaso che l'eccezione fosse giusta, accondiscese al voto della Commissione del bilancio, ed ha presentato immediatamente un progetto di legge. Questo progetto fu inviato subito alla Commissione del bilancio, e fu incaricato il relatore del bilancio per i lavori pubblici, l'onorevole Monti Coriolano, di riferire. Egli se ne occupò subito, e si manifestò pienamente favorevole, per cui propose alla Camera, in nome anche dei suoi colleghi, l'approvazione della legge.

Nel giorno in cui il bilancio per i lavori pubblici venne in discussione alla Camera, era già, non solo presentata, ma anche pubblicata ed in mano di tutti i deputati la relazione dell'onorevole Monti Coriolano; se non che il ministro Pasini, che era allora dimissionario, ha pregato la Camera a votare questo progetto, e non lasciarlo in sospeso, e lo domandò quasi come un favore personale.

La Camera, sia per deferenza verso un ministro missionario, del quale aveva avuto occasione di riconoscere tutte le alte qualità di mente e di cuore, sia perchè si fosse persuasa del pieno fondamento legale di questo capitolo, in base alla legge che approvava il trattato di pace, sia perchè aveva sotto occhio la relazione favorevole dell'onorevole Monti, sia finalmente perchè il presidente della Commissione del bilancio, l'onorevole Minghetti, aveva dichiarato che si trattava di una semplice questione di forma, ammise il capitolo. Se dunque lo ammise l'anno scorso, domando io, perchè non lo dovrebbe ammettere quest'anno, mentrechè il lavoro è tanto avanzato, mentre tutti gli appalti sono da lungo tempo conclusi, mentre si sono già fatti 185,000 metri di sterri? Potrebbe avvenire che un ritardo nell'approvazione della legge che si domanda lasciasse imbarazzato il Ministero, e che non ci fossero più i fondi occorrenti per pagare i lavori.

Io desidererei che per gli stessi motivi che si ricobbero giusti l'anno scorso, e che ora hanno ormai un peso molto maggiore, la Camera togliesse il ministro da quest'imbarazzo, e sancisse la spesa. Io chiedo quindi che sia ristabilita la somma proposta dal Ministero.

DEPRETIS, relatore. La Commissione si rimette alla Camera.

PRESIDENTE. Poichè la Commissione ed il Ministero non ritirano la loro proposta, interpellò la Camera.

MAUROGÒNATO. Mi pare che la maggioranza della Commissione voglia mantenere il voto dell'anno scorso, e non possa fare diversamente, perchè non potrebbe contraddirsi; ma dalle stesse parole della relazione e da quelle pronunziate dall'onorevole Depretis si capisce che la Commissione in fondo non ha niente in contrario.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera per sapere se al capitolo 90, *Lavori di escavazione per la erezione della stazione ferroviaria marittima nella laguna veneta*, si debba iscrivere la somma di lire 200,000, proposta dal Ministero, oppure iscrivere il capitolo solo *per memoria*, come propone la Commissione.

Coloro che approvano la proposta del Ministero sono pregati di alzarsi.

(La Camera approva.)

« Capitolo 91. Porto di Palermo - Prolungamento del molo (Spesa ripartita), lire 400,000. »

La parola spetta all'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Io vorrei solo avvertire che la somma votata per legge pel prolungamento del molo di Palermo è ora presso al suo termine; pare che nell'anno prossimo saranno esauriti i fondi stanziati per quei lavori. E nondimeno credo che da ulteriori studi si sia rilevato come importi di prolungare il molo medesimo, e ciò anche in relazione di quei lavori della cala di cui parlerà or ora l'onorevole Rudini. Io domando dunque all'onorevole ministro di prendere in considerazione le

proposte, le quali debbono essere giunte al suo Ministero, e, se non erro, trasmesse al Consiglio superiore dei lavori pubblici, dalle quali risulta la necessità di prolungare il molo al di là di quel che si stabiliva nella legge accennata, e di volere a suo tempo, cioè prima che i fondi sieno interamente esauriti, presentare alla Camera una legge a questo proposito.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Nel capitolo 91 noi abbiamo messo in bilancio la cifra di 400,000 lire.

Ora per la legge 17 agosto 1862 venne stabilita la spesa di 2 milioni.

Di questi due milioni finora non si sono spesi che un milione e 360,000 lire, per cui vede che vi è ancora, oltre la cifra stanziata nel bilancio di quest'anno, un margine per l'anno venturo; sarà quindi allora il caso di occuparci della preghiera che rivolge ora gentilmente al ministro dei lavori pubblici, perchè allora soltanto potremo riconoscere se le opere giunte al loro termine siano sufficienti per raggiungere lo scopo che si proponeva la legge; sarà allora il caso di vedere se si dovrà presentare qualche progetto di complemento.

MINGHETTI. Prendo atto di queste dichiarazioni del signor ministro. Osservai appunto che nell'anno venturo non resterebbero che 280,000 lire, e che per conseguenza qualora sia riconosciuto necessario il prolungamento di quel molo, sarebbe necessario che fosse presentato un apposito progetto di legge prima della discussione del bilancio 1871.

PRESIDENTE. « Capitolo 91. Porto di Palermo - Prolungamento del molo » (Spesa ripartita), lire 400,000. (È approvato.)

« Capitolo 92. Porto di Palermo. Opere di difesa alla cala del porto, costruzione e sistemazione di banchine nel porto medesimo. » (Spesa ripartita.)

L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

LA PORTA. Ho da rivolgere una semplice domanda al signor ministro dei lavori pubblici per riguardo a quest'opera che fu deliberata con legge del 17 agosto 1862 e quindi con legge del luglio 1868, e che fino a quest'ora non ha avuto esecuzione. Si tratta degli studi che ancora non sono approvati, sebbene siano arrivati al Ministero. Però, siccome statuendo quest'opera si è veduto che la sua utilità consiste specialmente nel suo sviluppo, io debbo aggiungere anche una preghiera al signor ministro onde, quando l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici fosse data al nuovo progetto, egli si preoccupi anche del difetto dei mezzi necessari per completare quest'opera.

Si tratta, o signori, di un porto di prima categoria, dove i pesi sono sopportati dallo Stato in ragione dell'80 per cento, ed il 20 per cento è a carico dei comuni, circondari, e provincia interessati; trattasi, o signori, della città di Palermo, nella quale il nuovo porto completato col progetto attualmente sottoposto al Ministero dei lavori pubblici arrecherebbe a quella città

tale un movimento commerciale che potrebbe far diminuire le spese che attualmente sopporta in modo eccezionale il Governo per un mantenimento di molti e molti battaglioni di truppe.

Io credo quindi che ragioni finanziarie, ragioni politiche debbano consigliare al Ministero di preoccuparsi altamente di questo progetto onde completare l'opera alla cala di Palermo ed al prolungamento del molo.

DI RUBINÌ. Io volevo rivolgere al ministro dei lavori pubblici la preghiera di fare in modo che i lavori per l'antemurale alla cala di Palermo comincino una volta.

Si tratta di un'opera, della quale si è già parlato troppo lungo tempo. Fu nel 1862, se non erro, che una prima legge stanziava i fondi necessari a compierlo; poi vennero dei pentimenti; e in ultimo la legge che stabiliva definitivamente di far quest'opera ha la data del 1868.

Dal 1868 a questa parte che cosa si è fatto? Si sono fatti gli studi. Certamente gli studi sono qualche cosa d'indispensabile, ma non sono ancora tutto.

È vero che quando si tratta di opere pubbliche, non è facile spendere, perchè bisogna prima sormontare moltissime difficoltà amministrative e tecniche; ma ormai parmi che si sia arrivati al punto, in cui si possa finalmente dare inizio ai lavori.

Il progetto delle opere d'arte fu già inviato al Ministero; e credo che la provincia di Palermo, appunto perchè nell'estimativo erasi, in qualche modo, sorpassata la cifra votata dalla Camera, ha offerto di concorrere nelle spese.

Io quindi fo viva preghiera al ministro dei lavori pubblici, perchè voglia trovar modo di spendere finalmente i fondi che ha a sua disposizione. Egli ha infatti a sua disposizione la somma di 400,000 lire che avanzano dal bilancio del 1869. Ciò facendo, si soddisferà un voto ardentissimo della popolazione di Palermo.

Non so poi, a dir vero, come lo spendere questa somma possa evitare una spesa maggiore pel mantenimento di non so quanti e quali battaglioni; ma questo so che, quando la somma sarà spesa, sarà soddisfatto un voto ardentissimo dei Palermitani.

Ed io spero che la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi renderà grato a lui, e soprattutto che le sue parole potranno essere applaudite dalla popolazione di Palermo la quale desidera che i lavori abbiano finalmente un principio.

MALDINI. Ho chiesto la parola perchè bisogna effettivamente dire la verità.

Io caddi dalle nuvole nel sentire tutta questa discussione e nell'aver lette le espressioni della relazione dell'onorevole Depretis. Dalla medesima sembra che siasi votato, due anni or sono, un progetto di legge senza avere avuto sotto gli occhi i piani, gli studi ed i progetti già fatti sui lavori relativi.

Io era il relatore del progetto di legge presentato nel 1867 sulla cala di Palermo, ed ho qui sott'occhi la relazione presentata nel 7 marzo 1868, e mi ricordo che gli studi erano già fatti, approvati e firmati, se non isbaglio, da un membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Nella relazione vengono anzi citate le modalità di quel progetto, e mi maraviglio come, dopo avere votato un progetto di legge che a quest'ora si credeva, almeno da chi non era stato a Palermo da quell'epoca, che già fosse eseguito, mi maraviglio come il ministro dei lavori pubblici abbia potuto far fare dei nuovi studi, e che nella relazione si dica che appena da pochi giorni furono trasmessi al Ministero.

Io ho fatto queste dichiarazioni affinchè la Camera possa conoscere come i progetti che ci presentano a loro volta le amministrazioni dei lavori pubblici, quantunque coperti dalla firma di ingegneri del Consiglio superiore, vengono intieramente alterati dall'amministrazione stessa, dopo che la Camera approvò le relative leggi fondate sui progetti medesimi.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Nulla di più giusto del desiderio dell'onorevole La Porta e dell'onorevole Rubinì.

L'importanza del porto di Palermo è tale che io non ho da spendere parole per constatare quello che tutti conoscono.

Quanto alle opere che si riferiscono alla cala ed all'antemurale per difenderla, sono certo necessarie, e già un progetto era stato studiato ed approvato, e di quello ci ha parlato ora l'onorevole Maldini.

Per quel progetto si era votata la somma di lire 1,200,000, di cui già vennero stanziati in bilancio lire 432,000.

MALDINI. Non ne hanno spese che 36,000.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Queste osservazioni danno, in parte, risposta ai desiderii degli onorevoli deputati. Mi occorre solo di avvertire che il nuovo progetto non ha ancora ottenuta l'approvazione dal Comitato permanente pei lavori marittimi, e ciò non per trascuranza dell'amministrazione, ma perchè è giunto appena da pochi giorni al Ministero.

L'onorevole Maldini fa tante meraviglie perchè il primo progetto non fu ancora eseguito. Io ne maraviglio pochissimo, perchè accade assai spesso che un progetto compilato anche con ogni cura, quando deve eseguirsi incontra tante difficoltà pratiche e solleva tante opposizioni degli interessati che è forza cominciare di nuovo a studiarlo. Così accade a quello che l'onorevole Maldini, che è persona così autorevole e competente, ha proposto altra volta all'approvazione della Camera.

Quel progetto quando arrivò a Palermo trovò molte eccezioni e non si potè eseguire: fu quindi necessità l'abbandonarlo, e studiare un nuovo modo che meglio corrispondesse alle condizioni di quella rada: ma,

come succede sempre, il progetto nuovo costa più del primo.

Tal è la condizione in cui si trova questo affare, ecco le dichiarazioni che io fo alla Camera e spero che accontenteranno i deputati che vi hanno interesse.

Gl'impegni precisi che imporrebbe al Governo il nuovo progetto io non potrei dichiararli in data d'oggi; ma allo stato delle cose esposte, e l'aver 432,000 lire disponibili, e che molto difficilmente si potranno tutte spendere nell'anno corrente, è tal fatto che basterà a persuadere gli onorevoli preopinanti che ad ogni modo non ci può essere nessuna urgenza per un nuovo progetto di legge. Io spero che saranno tranquillati da queste mie dichiarazioni.

LA PORTA. Sono certo che i fondi del bilancio 1869 cominceranno ad essere spesi nell'anno corrente; ringrazio il ministro che ci assicura di preoccuparsi del porto di Palermo, e non dubito che quando il primo fondo sarà esaurito verrà alla Camera a presentare un nuovo progetto di legge pel complemento della cala.

PRESIDENTE. « Capitolo 93. Porto di Messina. — Costruzione di un bacino di carenaggio (Spesa ripartita). » A questo non v'è assegno.

« Capitolo 93 bis. Porto di Messina. — Completamento di un tratto di banchina in prossimità della grue grande nel piano di Terranova, lire 5800. »

(È approvato.)

« Capitolo 94. Porto di Girgenti. — Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita), lire 300,000. »

(È approvato.)

« Capitolo 95. Sbarcatoio di Licata (Costruzione dello) (Spesa ripartita). (Per memoria.)

« Capitolo 96. Nuovi fari sul litorale napoletano, cioè, fari al Capo Palinuro, Capo Colonna, Bari, San Cataldo, San Vito e Capo Miseno (Spesa ripartita), lire 100,000. »

(È approvato.)

ZAULI. Io non posso lasciar terminare la discussione di questo bilancio senza rivolgere una preghiera e fare dei richiami all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Sono veramente dolente di essere indotto a ciò specialmente in un'ora assai tarda, nullameno credo che sia mio dovere, nell'interesse del Governo stesso, nell'interesse della giustizia, e per istanza degli elettori miei. È questo un doloroso ufficio, inquantochè le mie parole devono suonare rimprovero, e non possono essere se non la ripetizione...

PRESIDENTE. Onorevole Zauli, lasci finire il bilancio, non ci sono più che pochi capitoli, poi le darò la parola.

ZAULI. Come vuole.

PRESIDENTE. « Capitolo 97. Traforo del Moncenisio (Legge 15 agosto 1857, n° 2380). »

L'onorevole Seismit-Doda ha facoltà di parlare.

SEISMIT-DODA. (*Della Commissione*) Io vorrei muo-

vere una domanda al signor ministro dei lavori pubblici a proposito di questo capitolo. Come egli sa, il traforo del Moncenisio deve essere compiuto nel 1871. Credo inutile di rammentare alla Camera, e tanto meno a quest'ora, quanta importanza abbia per l'Italia il traforo del Moncenisio, che costò tante enormi spese, le quali pur furono collocate benissimo. L'onorevole ministro deve per certo conoscere l'onerosissimo trattato postale che abbiamo colla Francia.

Esso fu rinnovato l'anno scorso dal conte Menabrea, migliorato d'alquanto, ma nonostante sempre oneroso, al punto che lo stesso conte Menabrea lo giustificava precisamente con la speranza, anzi con la certezza che tra breve l'amministrazione postale italiana, avendone facoltà per l'articolo 37, lo avrebbe rinnovato in meglio o, comunque, fatto cessare.

Quell'articolo 37 stabilisce che debba decorrere un anno dal giorno della disdetta alla cessazione del trattato.

Qualora entro il corrente anno non si denunziasse alla Francia questo per noi oneroso trattato postale, non saremmo più in tempo a rinnovarlo prima che il Moncenisio si apra all'Europa. Se l'onorevole ministro non se ne preoccupasse, io mi proporrei di farne soggetto d'interpellanza dinanzi alla Camera.

Riassumo: considerando dannoso a noi quel trattato, e riflettendo che entro l'anno 1871 il traforo del Moncenisio sarà compiuto, e le condizioni nostre, come paese di transito necessario fra tante nazioni, assumeranno carattere importantissimo, desidero sapere se l'onorevole ministro abbia intenzione, o no, di rivedere il trattato postale colla Francia, ed in ogni ipotesi affrettarne la cessazione in tempo utile, prima che il traforo del Moncenisio venga ultimato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non posso prendere impegni in argomento così grave senza aver prima studiata la questione non solo, ma senza essermi consigliato coi miei colleghi; perciò spero che l'onorevole deputato Seismit-Doda non mi domanderà di più, non potendogli dire altro per oggi.

SEISMIT-DODA. (*Della Commissione*) In tal caso io mi riservo, conformemente a quanto ho detto poc'anzi, di farne soggetto di una speciale interrogazione, se non interpellanza, all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed a quello degli affari esteri, poichè credo di grande importanza economica, politica e finanziaria tale questione, che pur troppo fu trascurata nella discussione del trattato, tenuta, or fa un anno, alla Camera.

Per quasi 9 anni noi ebbimo per la Francia, in quel trattato, il confine del regno d'Italia alla linea del Tronto, e le abbiamo dato due terzi dei redditi postali nelle corrispondenze con essa.

Le condizioni han mutato di poco col trattato del conte Menabrea, del quale dirò a suo tempo. Fratanto pregherei l'onorevole presidente della Camera di voler trovare un qualche momento di intervallo,

anche durante la prossima discussione sui provvedimenti finanziari, o fra l'una e l'altra discussione dei vari progetti di legge, per dar corso a questa interrogazione, che, del resto, io presenterò per iscritto al banco della Presidenza, come vuole il regolamento, mentre ne pongo sin d'ora in avvertenza l'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinchè abbia l'agio di studiare la questione e prepararsi con gli onorevoli suoi colleghi del Gabinetto.

PRESIDENTE. Ne tratteremo più tardi.

Pongo ai voti il capitolo 97, *Traforo del Moncenisio*, lire 12,500,000.

(La Camera approva.)

« Capitolo 98. Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese fisse), 200,000 lire. »

(È approvato.)

« Capitolo 99. Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese variabili), 50,000 lire. »

(È approvato.)

« Capitolo 100. Ferrovia ligure, lire 9,000,000. »

L'onorevole D'Aste ha facoltà di parlare.

D'ASTE. La parte della ferrovia fra Savona ed il confine francese procede invero in modo poco soddisfacente, i lavori non essendo spinti con quell'alacrità desiderabile e possibile, anche a fronte della somma annualmente stanziata sul bilancio.

Anvi molti milioni già spesi ed in maniera da non poterne ricavare alcun profitto, imperocchè si lasciano sempre dei tronchi intermedi da costruirsi, i quali impediscono di mettere in esercizio le parti quasi ultimate. Per esempio, mentre pressochè tutte le gallerie sono terminate, non lo è quella di Bergeggi vicino a Savona, che osta allo andare innanzi, e non sono ancora appaltati i lavori del piccolo tronco tra la palude Antoniana ed il cimitero di Albenga, eppure il relativo progetto fu dall'ufficio tecnico di Genova inviato al Ministero fino dal 2 dicembre dell'anno scorso, ossia da cinque mesi e mezzo.

Insomma, questo stato di cose, oltre allo sconvenire alla pubblica finanza, suscita mali umori in quelle laboriose ed industrie popolazioni, alle quali si fa credere che i ritardi provengono dal proposito del Governo di troppo favorire altri interessi a danno dei loro, che sono pure quelli della nazione.

Infine, mi permetterò di caldamente pregare il signor ministro, affinchè cessi la lamentata tardanza nel compimento della ligure ferrovia, e perchè sia presto messo in esercizio il maggior tratto di strada fattibile da Savona verso Nizza; ma, ripeto, occorre curarsi dei punti intermedi lasciati indietro o non cominciati, e particolarmente di quelli da me ora indicati.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La ferrovia ligure da Genova al confine francese, credo poterlo affermare,

sarà l'anno venturo tutta in esercizio. Io sperava perciò che almeno questi lavori, se non lode, non incontrassero censure.

Ad ogni modo dirò all'onorevole deputato D'Aste che la Commissione d'inchiesta nominata, come sa, per verificare i lavori di questa ferrovia, e composta di persone competentissime, ha presentato la sua relazione, che io ho depositato presso la segreteria della Camera colla relazione di quel chiarissimo ingegnere direttore.

Esso potrà vedere da quei documenti a qual punto siano i lavori, e spero che troverà argomento di soddisfare i suoi desiderii.

D'ASTE. Io non sono soddisfatto della risposta del signor ministro; mi lagnai delle tardanze da parte del Ministero, insisto perchè cessino.

PRESIDENTE. Vuole dire da parte dell'amministrazione.

« Capitolo 100. Ferrovia ligure, lire 9,000,000. »

(È approvato.)

« Capitolo 101. Costruzione della stazione di Venezia - Restituzione della prima rata di 1,500,000 fiorini anticipata dalla società dell'Alta Italia (Reale decreto 23 ottobre 1868, n° 4763), lire 308,642. » Questa somma era stata sospesa, come quella del capitolo 90, ma essendo questo stato approvato, se non vi è opposizione anche il 101 s'intende ammesso.

(È approvato.)

Pongo ai voti la somma complessiva stanziata pel bilancio dei lavori pubblici in lire 74,348,131 78.

(È approvata.)

Onorevole Zauli, insiste ella per parlare o per presentare una interrogazione? (*Rumori e movimenti generali*)

ZAULI. Vedendo l'ora oltremodo inoltrata e lo scarso numero dei deputati presenti, io sarei disposto a differire quelle poche parole, che mi era proposto di dirigere all'onorevole ministro. Quindi la pregherei a destinare un altro momento.

PRESIDENTE. Debbo ancora dare lettura di una interrogazione del deputato Morelli Salvatore al ministro per l'istruzione pubblica.

« L'onorevole deputato Salvatore Morelli desidera interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sui fatti accaduti nell'Università di Napoli. »

Prego l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica a voler dichiarare se e quando intende di rispondere.

CORRENTI, ministro per l'istruzione pubblica. Mi pareva che sui fatti dell'Università di Napoli avesse già ampiamente risposto ieri il presidente del Consiglio. Io non potrei dare maggiori notizie. Cionondimeno mi piace di dire che ieri, come oggi, come dal momento in cui fu riaperta, nell'Università di Napoli ha regnato la più grande tranquillità. Le lezioni vennero tranquillamente riprese e furono frequentate. Io credo che il

meglio a farsi sia quello di lasciare studiare quei giovani, e lasciare che continuino le lezioni, e non intralciar il corso.

MORELLI S. L'onorevole ministro dell'interno ieri fu interpellato sugli atti brutali degli agenti di polizia contro gli studenti di Napoli. Io desidero rivelare all'onorevole ministro della istruzione pubblica la inqualificabile condotta di chi aveva il dovere di tutelare l'asilo sacro alla scienza non con le baionette, ma con l'autorità dei principii, e più intendo chiarirgli le cause del malcontento di quella Università, perchè egli ha il debito di rimuoverle.

Ecco tutto. Se l'onorevole ministro che deve avere un tantino d'interesse per gli studenti, dei quali assume la paternità morale, mi assicura che è disposto a fare quanto è in lui per riparare convenientemente la gioventù offesa nella dignità personale ed universitaria, io mi taccio, lasciandogli il tempo necessario a soddisfare questo compito imprescindibile con l'inchiesta proposta dagli onorevoli Lazzaro e Di San Donato al ministro dell'interno. In altro caso io chieggo alla Camera di permettermi che svolga domani la mia interrogazione.

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Questa è l'interpellanza svolta ieri.

MORELLI S. No, posso assicurarlo che il mio scopo è ben altro.

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Se poi le considerazioni devono escire dall'ordine dei fatti e porsi su un terreno ben diverso, comprenderà la Camera come io debba desiderare che l'interrogazione sia rimandata a quando si discuteranno i provvedimenti intorno all'istruzione pubblica, perchè allora si potrà meglio e più ampiamente discutere e delle cause che possono portar discordia fra i professori e gli studenti, e dei rimedi a proporre perchè siano tolte quando fossero riconosciute.

MORELLI SALVATORE. Quello che io voglio esprimere,

onorevole ministro, non riflette tanto gli studenti, quanto la condotta dei loro superiori in questo spiacevole avvenimento; so essere nel diritto di proporre le riforme opportune quando si discuterà il provvedimento sulla pubblica istruzione; ma oggi io intendo dimostrare infondata la teoria della generazione spontanea nelle agitazioni del regno, cui hanno attinenza quelle dell'Università di Napoli, e che esse derivino da cause che noi abbiamo il dovere d'indagare severamente. Quindi mi auguro che l'inchiesta sopraindicata possa sopperire al bisogno.

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, non c'è alcuna inchiesta che abbia annunziata il presidente del Consiglio; egli si è solo riservato di riferire alla Camera intorno a quei fatti che gli sarebbero noti e più particolareggiati. Quando dunque saranno date queste nuove informazioni, ella potrà fare la sua interrogazione. Aderisce, onorevole Morelli?

MORELLI SALVATORE. Non potendo fare altro al momento, aderisco.

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Esercizio provvisorio dei bilanci nel mese di giugno;

2° Articolo addizionale al progetto di legge sul bilancio dell'entrata pel 1870;

3° Discussione del bilancio del Ministero delle finanze pel 1870;

4° Svolgimento della proposta del deputato Oliva per l'abrogazione dell'articolo 156 del Codice di commercio e del decreto 30 dicembre 1865;

4° Discussione delle modificazioni proposte ad alcune parti del regolamento.