

TORNATA DEL 16 LUGLIO 1870

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DE SANCTIS

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Presentazione delle relazioni sugli schemi di legge per la sistemazione dei porti di Bari e di Reggio in Calabria.* = *Discussione dello schema di legge per aggiunta alla classificazione di strade nazionali* — *Emendamento dei deputati Alippi e Valerio al numero 5 dell'articolo 1* — *Osservazioni e istanze dei deputati Fossa e Asproni, e obiezioni del ministro per i lavori pubblici* — *Istanze dei deputati Possenti e Berteà* — *Approvazione dell'emendamento* — *Emendamento del deputato Carganico, ritirato dopo obiezioni dei deputati Possenti, relatore, e Berteà* — *Approvazione di un'aggiunta del deputato Possenti* — *Istanze e osservazioni dei deputati Valerio, Cadolini e Depretis al 3°, che è approvato dopo spiegazioni del ministro.* = *Discussione dello schema di legge per l'utilizzazione del sale dello stagno di Orbetello* — *Aggiunta del deputato Salvagnoli, oppugnata dal ministro e dai deputati Panattoni, relatore, e Griffini Luigi, e rigettata* — *Raccomandazioni del deputato Salaris, e dichiarazioni del ministro* — *Approvazione dell'articolo.* = *Incidente sul progetto per la riscossione delle imposte dirette* — *Dichiarazione del relatore Villa Pernice, e sua domanda di rinvio* — *Osservazioni del deputato Massari G. e sue critiche al Ministero per la sua desistenza sopra alcuni punti* — *Spiegazioni del ministro per le finanze e sue istanze per una deliberazione circa la sua condotta* — *Replica del deputato Massari G., che non insiste* — *Istanza del presidente del Consiglio* — *Secondo la proposta dei deputati Di San Donato e Fenzi, si passa all'ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero.* = *Approvazione dell'articolo unico del disegno di legge per spese per opere stradali.* = *Si approvano pure gli articoli del disegno di legge per la rimessione in tempo dei militari a godere dei benefici della legge 23 aprile 1865, dopo alcune parole dei deputati Botta, Fiastrì, relatore, Farini, Sartoretti e i ministri per la guerra e per la marineria.* = *Presentazione di uno schema di legge circa il pagamento di alcuni diritti alle dogane di confine.* = *Proposizione del deputato Torre di rinvio della discussione del disegno di legge organica sulla leva della gente di mare* — *Adesione del ministro, e osservazioni dei deputati Maldini, relatore, e Pescetto* — *Rinvio.*

La seduta è aperta a mezzogiorno e 55 minuti.

MACCHI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato.

BERTEÀ, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,362. La Giunta comunale di Corniglio associasi alle istanze della civica rappresentanza di Spezia diretta ad ottenere che l'esercizio della ferrovia ligure sia concesso alla società dell'Alta Italia, addossandole lo stesso obbligo già imposto alla società delle ferrovie romane per la costruzione della linea da Parma alla Spezia per Borgotaro e Pontremoli.

13,363. Il municipio e la cittadinanza di Rossano invocano provvedimenti pronti ed energici per distruggere il brigantaggio ed atti a ridonare per sempre la pubblica sicurezza a quei paesi.

13,364. Le Giunte comunali di Borzoli e di Camogli fanno adesione all'istanza della deputazione provinciale di Genova, affinché non sia concesso alla società dell'Alta Italia l'esercizio della ferrovia ligure.

13,365. La Giunta municipale di Ceva fa voto acciò la Camera approvi la convenzione stipulata colla società ferroviaria dell'Alta Italia riguardo all'esercizio delle ferrovie littoranee e Torino-Savona.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Ricasoli Bettino, per motivi di salute, domanda un congedo di dieci giorni; il deputato Nisco di dieci giorni.

Per urgenti affari privati il deputato Del Re chiede un congedo di giorni dieci; il deputato Checchetelli di tre; il deputato Cicarelli di dieci; il deputato Piscane di dieci.

(Cotesti congedi sono accordati.)

SICCARDI. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione n° 13,365.

L'urgenza della medesima è abbastanza dimostrata

dallo scopo stesso cui essa si riferisce. Con questa petizione il Consiglio comunale della città di Ceva si associa alle deliberazioni del Consiglio comunale e della Camera di commercio ed arti di Savona, perchè la Camera voglia approvare la convenzione che è stata proposta dal Governo relativamente alle strade ferrate colla società dell'Alta Italia. Invitando adunque la Camera a dichiarare d'urgenza questa petizione, la prego eziandio di volerla rimandare alla Commissione, la quale è incaricata dello studio di questa convenzione colla società dell'Alta Italia.

(La Camera acconsente.)

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Carini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CARINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta incaricata di esaminare il progetto di legge per la sistemazione del gran molo del porto di Bari. (V. Stampato n° 126-A)

LACAVA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge che riguarda il porto di Reggio di Calabria. (V. Stampato n° 127-A)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

MASSARI G. Vorrei pregare il presidente e la Camera di avere la compiacenza di deliberare che i due progetti di legge sui quali sono state presentate testè le relazioni dai nostri colleghi Lacava e Carini vengano

messi in coda all'ordine del giorno attuale affinché possano essere approvati al più presto. Faccio questa proposta perchè ho la certezza che questi due progetti di legge, non essendo che la riproduzione identica del progetto di legge relativo alla sistemazione del porto di Catania, non incontreranno difficoltà; cosicchè tanto la città di Reggio, quanto la città di Bari potranno presto essere collocate in condizione di iniziare questi necessari ed indispensabili lavori.

Io spero che la Camera vorrà far buon viso a questa mia preghiera.

PRESIDENTE. Quando sarà esaurito l'ordine del giorno attuale, e si dovrà aggiungere altra materia, si comprenderanno pure questi due progetti di legge.

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA CLASSIFICAZIONE DI STRADE FRA LE NAZIONALI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per un'aggiunta alla classificazione delle strade nazionali. (V. Stampato n° 114)

Il signor ministro acconsente che si apra la discussione sul progetto della Commissione?

GADDA, ministro pei lavori pubblici. È identico: acconsento.

PRESIDENTE. C'è qualche piccola modificazione. Si dà lettura:

La discussione generale è aperta.

« Art. 1. Sono classificate fra le nazionali le sei strade descritte nel seguente elenco:

Num. d'ordine	Denominazione delle strade	Limite di ciascuna strada	Provincie e luoghi principali attraversati
1	Strada d'Aprica, che avrà il n° 2 bis.	Da Edolo sulla strada nazionale del Tonale, n° 2, all'incontro di quella dello Stelvio, n° 3, a Tressenda.	<i>Brescia, Sondrio.</i> Edolo, Cortenedolo, Aprica, San Giacomo, Tressenda.
2	Strada da Chiavenna alla Svizzera o di Val Pregelgia, che avrà il n° 4 bis.	Da Chiavenna al confine svizzero presso Castasegna.	<i>Sondrio.</i> Chiavenna, Santa Croce, Villa di Chiavenna.
3	Strada da Pinerolo a Fenestrelle, che avrà il n° 8 bis.	Dalla stazione ferroviaria di Pinerolo al forte di Fenestrelle.	<i>Torino,</i> Pinerolo, Abbadia, Perosa, Mentoulles, Fenestrelle.
4	Strada da Reggio (Emilia) a Mantova, che avrà il n° 23 bis.	Dalla porta Montanara della città di Reggio al confine mantovano presso Luzzara.	<i>Reggio d'Emilia.</i> Reggio, Gualtieri, Guastalla, Luzzara.
5	Strada da Arezzo a Fossombrone, che avrà il n° 27 bis.	Dalla stazione ferroviaria d'Arezzo per Urbina e Fermignano lungo la valle del Metauro a Calmazzo, ove incontra la strada nazionale, n° 28.	<i>Arezzo, Perugia, Pesaro.</i> Arezzo, Borgo S. Sepolcro, Bocca Trabaria, Borgo Pace, Mercatello, S. Angelo in Vado, Urbina, Fermignano e Calmazzo.
6	Strada di Loreto, che avrà il n° 28 bis.	Dal punto ove ha termine in Loreto la strada nazionale, n° 28, alla stazione omonima della linea Ancona-Otranto.	<i>Ancona.</i> Loreto.

« Art. 2. Le suddette strade passeranno a carico dell'amministrazione dello Stato, a datare dal primo gennaio 1870, e saranno ad esse applicate le disposizioni degli articoli 88 e 89 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, restando perciò a carico delle provincie e dei comuni il pagamento delle opere eseguite prima della consegna, comprese le indennità per occupazioni ed espropriazioni. »

« Art. 3. È data facoltà al Governo di riordinare e pubblicare per decreto reale un elenco generale delle strade riconosciute nazionali. »

ALIPPI. Signori, io ho chiesto la parola per oppormi ad una parte di questo progetto di legge, cioè al n° 5 dell'elenco, secondo il quale la strada che dovrebbe dichiararsi nazionale da Arezzo a Fossombrone si vorrebbe far deviare dalla primitiva sua linea e precisamente da Urbino.

Io sono costretto con mio rincrescimento a ram-

mentare che la città di Urbino fu prima fra tutte, dopo l'Emilia, a volersi congiungere alla gloriosa monarchia costituzionale di Vittorio Emanuele II, e che quest'atto di patriottismo le fruttò per parte del ministro dell'interno, che era allora l'onorevole Minghetti, la sottrazione immediata della più florida parte della regione montana, cioè di Gubbio, e di un'altra ragguardevole città, cioè di Pergola e la consecutiva perdita del grado di capoluogo della provincia, che fu conferito esclusivamente a Pesaro. Tutto ciò fu effetto di un semplice tratto di penna del ministro, il quale praticò altrettanto coll'illustre città di Fermo.

Se quei provvedimenti fossero stati necessari nell'interesse della nazione, Urbino avrebbe subito con rassegnazione un tanto danno, e non se ne sarebbe molto commossa. Ma nel ricevere la consegna delle Marche dall'illustre commissario generale Lorenzo Valerio, la cui memoria sarà sempre carissima in quelle provincie,

era poi necessario di toccare alla loro circoscrizione territoriale, e di fare ciò che dovrà presto disfarsi in una trasformazione di provincie, reclamata altamente nell'interesse del paese e delle finanze dello Stato? Questo io non credo. Come poi se tutto ciò fosse stato poco, come se fosse cosa indifferente l'aumentare fra le popolazioni le cause di malcontento, i malaugurati rancori suscitati con quell'atto improvvidissimo fra le due città di Urbino e di Pesaro, si sono oggi risvegliati per fatto della deputazione provinciale pesarese, e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il compianto ministro Pasini nella seduta del 19 dicembre 1868 presentava alla Camera questo progetto di legge; chiedendo che alla rete delle strade nazionali venisse aggiunta anche la strada detta di *Toscana* che da San Giustino (Umbria) per Bocca Trabaria Borgo, Pace, Mercatello, Sant'Angelo in Vado, ed Urbino giunge a Fossombrone, d'onde un'altra strada nazionale arriva sull'Adriatico a Fano, e dal lato opposto da San Giustino per Borgo San Sepolcro va ad Arezzo, come parte naturalmente integrante di una grande comunicazione appennina fra l'Adriatico a Fano ed il Tirreno a Livorno, incontrando le città di Livorno, Pisa, Firenze ed Arezzo, ed offrendo pertanto i caratteri voluti dai comma *A* e *B* della legge 20 marzo 1865.

Come vedete, o signori, si trattava di tutta la linea stata sempre provinciale, che da Arezzo va a Fossombrone *passando per la città di Urbino*. Così intese la vostra Giunta, avendomelo assicurato nel giorno stesso della discussione l'onorevole collega che ne fu il relatore, e così la Camera deliberò.

Quel progetto passava di poi al Senato, e l'onorevole Giovanola, che nell'anno antecedente aveva retto con tanto senno il Ministero dei lavori pubblici, nella sua accurata relazione notò come l'indicazione delle singole strade contenute nel disegno di legge fossero un po' troppo sommarie ed indeterminate, e che in conseguenza dell'inesatta indicazione si era sollevato il dubbio se la strada chiamata *Urbinate* dovesse ridiventare nazionale anche nella parte che tocca il principale suo centro, che è la città di Urbino, o se lasciata in disparte la città dovesse percorrere un tracciamento più breve e meno elevato.

« Per parte nostra, egli diceva, noi crediamo che, ammessa la restituzione del carattere di nazionalità, sia da comprendersi l'intera linea primitiva, non sembrandoci conveniente il deviare dal capoluogo del circondario che concorre a dare il nome alla provincia, con porre in non cale quell'illustre città che fu splendida sede di una delle dinastie già dominanti in Italia... »

FOSSA. Domando la parola.

ALIPPI. « A togliere il dubbio proponiamo un'aggiunta che assicuri la preferenza al passaggio per la città di Urbino. »

Peraltro il progetto di legge non potè discutersi di-

nanzi al Senato perchè fu chiusa la Sessione legislativa. Ora la deputazione provinciale pesarese, approfittando di quella propizia chiusura di Sessione per non far prevalere il voto proposto dall'ufficio centrale del Senato, ed eccedendo le sue facoltà senza curarsi punto di venir meno all'impegno che nel deliberare la costruzione del tronco di strada per Fermignano il Consiglio provinciale formalmente e ad unanimità di voti aveva assunto nella seduta del 18 novembre 1862, di *conservare provinciale il tratto di strada da Urbino ad Urbania*, provocò un decreto reale che escludeva questo dall'elenco delle strade provinciali.

Ecco adunque l'onorevole ministro Gadda venirci a proporre un altro tronco di strada a preferenza di quello che, passando per Urbino, conduce sì a Fossombrone che a Pesaro, e basare la sua proposta sulle informazioni ricevute dalla prefettura e sul fatto (notate bene, o signori) che il tronco da Urbino ad Urbania non è nemmeno provinciale, ma semplicemente comunale.

Io amo di non qualificare questo fatto, ma come si fa ad appoggiare una nuova proposta col citare una circostanza che non esisteva quando il progetto fu votato dalla Camera e portato innanzi al Senato, e che si è verificata posteriormente, contro ciò che aveva deliberato il Consiglio provinciale, per solo fatto della sua deputazione e del ministro proponente? Non ho io ragione di lagnarmi contro questo modo di procedere pel quale si è alterato lo stato delle cose affine di trarne argomento favorevole ad una proposta che altrimenti non potrebbe trovare accoglienza?

Un'altra considerazione, ed ho finito.

La Commissione chiede che la nuova classificazione debba intendersi aver vigore fino dal luglio 1869, secondo una precedente deliberazione della Camera. Or bene, nel luglio del 1869 quel tratto di strada era tuttora provinciale, e quindi cresce la forza della mia opposizione.

Conchiudo proponendo alla Camera al numero 5 dell'elenco il seguente emendamento, che è la stessa deliberazione proposta al Senato dall'onorevole Giovanola:

« Strada da Arezzo a Fossombrone, passando per la città di Urbino, che avrà il numero 27 bis. »

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Posenti, a meno che, essendo egli relatore, non voglia riserbarsi di parlare in ultimo.

POSSENTI, *relatore*. La Commissione tiene ferma la proposta del Ministero, e non accetta la deviazione per Urbino.

PRESIDENTE. Io le domandava se intendeva parlare ora o sentire prima gli altri oratori.

POSSENTI, *relatore*. Sentirò prima gli altri.

PRESIDENTE. Allora la parola spetta all'onorevole Fossa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Vuol parlare su questa strada?

FOSSA. È per rivolgere una preghiera al signor ministro a proposito di questo progetto di legge.

Voci al centro. Esauriamo prima la questione di questa strada.

FOSSA. Per me non ho difficoltà di aspettare, giacchè intendo solo fare una preghiera.

PRESIDENTE. Allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Valerio.

VALERIO. Prima di parlare desidererei sentire quali sono le ragioni che oppongono la Commissione ed il Ministero alla proposta dell'onorevole Alippi.

POSSENTI, relatore. Le ragioni che oppone la Commissione sono scritte nella relazione del progetto di legge del Ministero che la Commissione accetta; ed esse consistono specialmente in questo, che per salire ad Urbino bisogna ascendere 200 metri più del bisogno e, quello che è peggio, ridiscendere nella valle del Metauro quasi senza mezzo di sviluppare la strada dipendentemente da questa grandissima differenza di livello. E poi la ragione testè accennata dall'onorevole Alippi, che questa strada che sale ad Urbino non è neanche provinciale, ma comunale, è una ragione fortissima contro la sua richiesta di classificarla fra le strade nazionali. La strada da Arezzo a Fossombrone del progetto di legge corre nel piano della valle del Metauro, e per passare per Urbino dovrebbe ascendere alla cima del monte e poi ridiscendere di nuovo nel piano della valle stessa.

Queste condizioni tecniche della strada sono tali per cui il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha potuto assolutamente ammetterla, ed il Ministero, dietro il voto del Consiglio, ha deliberato di mantenere la strada lungo la valle del Metauro.

Ecco i motivi per cui la Commissione ha mantenuta la proposta del Ministero.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se mi permette la Camera, alle considerazioni tecniche svolte dall'onorevole relatore, io aggiungerò qualche altra osservazione per persuadere l'onorevole Alippi che, se nel presentare questo progetto di legge, in cui non si aderiva completamente a suoi desiderii ed ai desiderii di quelle popolazioni che hanno interesse nella strada urbinata, non si potè avere un riguardo speciale ai precedenti storici e ad alcuni interessi locali, ciò fu imposto da motivi di un altro ordine, i quali dovettero prevalere agli occhi del Governo.

Anzitutto devo ricordare alla Camera che qui si tratta di una strada nazionale. Ora è principio sancito nella legge che le strade nazionali non devono deviare dalla meta a cui tendono principalmente, che è quella di allacciare i grandi interessi nazionali, i grandi commerci del paese.

Quando si può questo ottenere, anche seguendo quelle piccole deviazioni che permettono di giovare colla stessa linea agl'interessi locali, certamente lo si fa sempre; ma, quando queste deviazioni importano una

grande spesa e fanno perdere alla strada quelle condizioni essenziali di uso generale per subordinarla agli scopi locali, allora viene a mancare alla strada il suo carattere di nazionale. Nel caso attuale l'ascendere fino alla città e poi il discendere colle proporzioni altimetriche accennate dall'onorevole relatore, fanno sì che quella strada non possa servire al commercio fra le diverse parti del regno, come invece servirebbe la linea tracciata dal Ministero sul fondo della valle del Metauro, con lievi pendenze e di men dispendioso mantenimento.

Il soggiungere, come faceva l'onorevole Alippi, che la città di Urbino ha perduto nelle condizioni attuali alcuni vantaggi che godeva per il passato, prima che fortunati eventi raccogliessero in una famiglia italiana, è un argomento che non regge: prima di tutto perchè nessuno seriamente può opporre alle nostre condizioni attuali vantaggi perduti, e certo questo non era nell'intenzione dell'onorevole Alippi di fare; secondariamente perchè molte altre città hanno avuto consimili danni che sono inerenti alla condizione delle cose; e non se ne può infine tener conto quando si devono aver di mira gli interessi generali, come accade quando parlasi di strade nazionali che tendono appunto, dopo le ferrovie, a raccogliere e sviluppare i grandi interessi della nazione.

Ecco il perchè il Ministero non poteva assecondare, sebbene non senza rammarico, i desiderii della città di Urbino e dell'onorevole deputato che rappresenta quegli elettori. Spero che queste considerazioni, se non varranno a far recedere l'onorevole Alippi dalla sua domanda, varranno però a persuadere la Camera che la proposta del Ministero era esatta e giusta non solo, ma era anche ispirata ai principii d'interesse generale ed allo spirito della legge organica sulle opere pubbliche.

VALERIO. Io non dubito che l'intenzione dell'onorevole ministro la si ispiri o la si volesse ispirare agli interessi del paese ed alla legge; ma io credo di poter dimostrare alla Camera che in questa circostanza le considerazioni esposte dal signor ministro e dall'onorevole relatore della Commissione non hanno niente da fare con la questione.

Se si trattasse di dover fare una strada nazionale da Arezzo a Fossombrone, io ammetterei altresì che si potesse lasciare da parte Urbino, che è la principale città che si trovi sulla via; l'ammetterei altresì perchè riconosco con l'onorevole relatore le condizioni di località. Urbino si trova veramente ad una considerevole altezza sulla valle del Metauro, per modo che la strada che vi mette da Urbania sale fino ad Urbino e discende poi nella valle del Metauro per volgere a Fossombrone.

Ripeto adunque che, se si trattasse che non ci fossero le strade, e si dovessero stanziare i fondi per fare una strada nazionale, io ammetterei sino ad un certo

punto che si potesse sostenere la tesi svolta dal ministro e dal relatore della Commissione.

Ho detto *fino ad un certo punto*, perchè prego la Camera di voler considerare il titolo per cui questa strada è nazionale; questo titolo sta scritto nel paragrafo A dell'articolo 10, e secondo il suo tenore si possono dichiarare nazionali le linee stradali che nel loro corso congiungono parecchie delle città primarie del regno. Ora io non credo che, partendo da Arezzo, città che fa da 35 a 36,000 anime, per arrivare a Pesaro, che è la destinazione definitiva, che numera circa 20,000 anime, questa strada nazionale debba lasciare da parte l'unica città un po' considerevole di 15,000 anime, che è Urbino, e che la si possa in tal caso, a titolo del paragrafo A dell'articolo 10 dei lavori pubblici, dire nazionale. Questo mi parrebbe un poco strano.

Ma io combatto un'ipotesi che non è qui del caso; qui non si tratta di fare una strada nazionale, esiste una strada, è stata fatta, non l'abbiamo fatta noi; vi ha una strada che si è chiamata sempre la strada urbinata o la strada toscana, la quale da Arezzo viene a Mercatello, poi a Sant'Angelo in Vado, e quindi a Urbania, da Urbania sale ad Urbino, e da Urbino scende a Fossombrone. È verissimo che il Consiglio provinciale di Pesaro-Urbino, della provincia la quale ha conservato il nome unito di Urbino e Pesaro, è verissimo che questo Consiglio provinciale ha creduto bene di aprire nella valle del Metauro un allacciamento di questa strada che da Urbania passando per Fermignano, senza salire ad Urbino, va a Fossombrone.

Il Consiglio provinciale, secondo il mio avviso, ha fatto bene, perchè è anche utile che le comunicazioni inferiori abbiano luogo più comodamente senza salire ad Urbino, quando il salirvi non è necessario; ma il Consiglio provinciale, quando sanciva a spese della provincia, e per conseguenza anche a spese d'Urbino, capoluogo di circondario, la costruzione di questo secondo tronco, dichiarava pure che manteneva il carattere di provinciale alla linea superiore.

Ora il fatto è questo: vi sono le due strade; la deputazione provinciale, senza sentire il Consiglio provinciale, dichiara un bel giorno che è comunale l'antica strada, quella che nei tempi andati era la nazionale, quella sola che si poteva dichiarare nazionale, perchè appunto allaccia la città principale che trova sulla sua via. Il Ministero, non so come, approva questa deliberazione; Urbino ed Urbania naturalmente si rifiutano, e ha da intervenire in questo stato di cose una legge che risolva la questione a questo modo? Spero, signori, che ciò non sarà per succedere. Il tronco che s'ha da dichiarare nazionale non è di una strada che si debba costruire, ma bensì quella che esiste e che passa per Urbino; l'altro ha da rimanere provinciale come fu costruito. Ciò non cambia niente la condizione delle cose.

Nè mi vengano a dire che il commercio non s'ha da

forzare a salire e a discendere, perchè la strada per andare al piano esiste, mentre la strada per salire è pur necessaria. Trattandosi d'un certo numero di popolazioni, come son quelle d'Arezzo, di Borgo San Sepolcro, di Borgo Pace, di Mercatello, di Calmazzo, di Fossombrone, si deve a tali popolazioni aver qualche riguardo. Arezzo, come ho detto, novera più di 36,000 anime; Borgo San Sepolcro non arriva ad 8000 anime; Borgo Pace ha circa 1500 abitanti, Mercatello ne ha 2000; Sant'Angelo in Vado 3700; Urbania 4400; Urbino 15,000.

Lascio da parte la storia antica, in cui conta pure per qualche cosa il nome di Urbino, lascio da parte i suoi meriti speciali ricordati dall'onorevole Alippi. Io sono ingegnere, e voglio trattare cotesta questione dal severo e solo punto di vista dell'ingegnere; voglio occuparmi solo dei fatti materiali, facendo anche violenza ai sentimenti di affetto che non può non svegliare nei cuori italiani il nome della città di Urbino. Io dico adunque, e ripeto che, se si trattasse di stanziare i fondi per fare una nuova strada nazionale, e se non ne esistesse un'altra, capirei benissimo che il Ministero ci venisse a dire: non ostante che Urbino sia una delle città principali del regno, e nulla ostante a che, massime per quello che riguarda quella strada, sia una delle principalissime, bisogna lasciarla da parte, perchè, per giungervi, occorrono troppo gravi sacrifici: comprenderei questo ragionamento. Ma la manutenzione dell'una delle strade costerà poco più della manutenzione dell'altra.

Quindi, se si ha da decretare nazionale quel tronco di strada, non capisco come si debba decretare nazionale quella che lascia Urbino da parte, a quattro o cinque chilometri di distanza.

Per conseguenza spero che la Camera, tenendo conto dello stato, in cui sono le cose, e non di quello in cui appaiono per le relazioni dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, vorrà approvare l'emendamento dell'onorevole Alippi che io appoggio di tutto cuore, ed al quale aggiungo solo che quelle stesse variazioni che si fanno nella terza colonna, bisognava pur farle nella quarta; al che spero che l'onorevole Alippi aderirà.

FOSSA. Come ho già accennato, ho chiesto la parola, non per entrare nel merito di questo progetto di legge che io voterò, come voterò sempre ogni proposta che abbia per scopo di completare quell'ampia rete di strade che deve distendersi sopra ogni parte del paese, ma per rivolgere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici una domanda, una preghiera. Per alcune delle strade già dichiarate nazionali colla primitiva classificazione che ebbe luogo in esecuzione della legge 30 marzo 1865 sui lavori pubblici, e fra queste, per talune che sono delle più importanti e per rapporto ai più grandi e generali interessi della nazione e per rapporto agli interessi locali ossia alle necessità

delle popolazioni che sono isolate sui territori che le stesse debbono attraversare, mancano i fondi necessari alla continuazione delle opere e perchè i fondi che sono stati stanziati nei precedenti bilanci o furono già spesi o sono impegnati, e principalmente perchè le somme state assegnate con le relative leggi speciali sono interamente esaurite. Ed infatti ho dovuto con dispiacere riscontrare che per alcune di dette strade, e proprio per talune delle più importanti, nello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1871, che venne presentato alla Camera dall'onorevole signor ministro delle finanze, nella tornata del 27 maggio ultimo scorso, e che fu distribuito, non ha potuto essere e non fu proposto alcuno stanziamento.

Io però sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non vorrebbe ammettere e che la Camera non vorrebbe acconsentire che venissero interrotte, sospese, abbandonate le opere sopra strade intorno alle quali furono già spese rilevantissime somme e finora inutilmente a motivo del difetto di complemento delle opere già costrutte e a cagione delle lacune saltuariamente ancora esistenti. Sarebbe questa la più inconsulta, la più insana delle economie, condannata da ragioni finanziarie per l'utile che ne deriva allo Stato dal compimento dei lavori di costruzione e di apertura delle strade, e da ragioni politiche per il malcontento che la sospensione o il ritardo nell'esecuzione di opere di tanta importanza, di tanta necessità, di tanta urgenza cagionano nelle popolazioni, le quali sentono il bisogno, hanno il diritto di vedere tradotti in vantaggi materiali i benefizi della patria e della libertà per cui hanno fatto e sono pronte di fare ogni sorta di sacrifici. Quelle popolazioni anch'esse hanno diritto ad eguaglianza di trattamento, anch'esse concorrono nelle ingenti spese che sostiene lo Stato per i porti, per le ferrovie, per le strade rotabili nelle altre parti del paese; anch'esse sopportano ogni genere di carichi, pagano ogni specie di imposte, e sopportano e pagano, non dirò con rassegnazione soltanto, ma, nel loro patriottismo ed in quanto lo richiedono le vere necessità dello Stato, volentieri.

Molti di noi nella tornata del 18 maggio ultimo scorso, abbiamo reclamato, e la Commissione del bilancio essa medesima riconosceva come fosse assolutamente necessario che il Ministero avisasse in tempo a proporre i progetti di legge per provvedere al compimento o alla prosecuzione delle opere di quelle strade per le quali mancano i fondi, perchè già esaurite le spese che erano state autorizzate con le leggi precedenti. L'onorevole ministro, rispondendo in quella circostanza all'analogo invito che dalla Commissione e da noi gli era stato rivolto, dichiarava che egli pure aveva in animo di presentare un progetto di legge con cui effettivamente domandare alla Camera l'autorizzazione a proseguire i lavori delle suddette strade in

una proporzione che diceva di non potere e non dovere allora precisare, ma che certamente non sarebbe stata illusoria.

Io non dubito punto della lealtà e della premura dell'onorevole signor ministro; sono sicuro che questo progetto da lui promesso, sarà immancabilmente presentato; sono sicuro che il Governo non vorrà mancare ai suoi impegni verso popolazioni che, oltre di sottostare a tutti i carichi generali delle imposte, sono in particolare assoggettate anche a delle quote di concorso nella spesa di costruzione di queste strade, le quali dovrebbero invece essere a totale carico dello Stato. Ma ciò che intendo e mi preme di constatare, è l'urgenza della presentazione di detto progetto onde possa lo stesso essere dal Parlamento approvato prima della discussione del bilancio dell'anno 1871, e possano così essere stanziati in questo primo bilancio ed in quelli di pochi anni successivi le somme occorrenti per le intere linee e rendersi possibili tutti i provvedimenti e tutte le combinazioni che, accelerando il compimento e l'apertura di queste grandi strade, saranno, anche in soccorso alle ferrovie, di grandissimo vantaggio agli interessi generali del commercio e delle industrie nazionali, e varranno ad un tempo a mettere termine a tante amare disillusioni di popolazioni che mancano di vita economica, di progresso morale, di sicurezza, solo perchè difettano di strade.

È consolante, è vero, l'incremento di prosperità che in poco tempo si è sviluppato e va sempre maggiormente aumentando nel paese; è doloroso e non inesplicabile il contrasto dello stesso colle condizioni delle finanze dello Stato. Non occorre qui indagare le cause, non ultime delle quali certo sono le grandi opere pubbliche che lo Stato ha fatto (in molte parti del regno. Incremento c'è. Ma dove lo troviamo, signori? Nei grandi centri e là dove il suolo è solcato per ogni verso da ferrovie o da strade rotabili. Portiamoci per un momento negli altri luoghi, e vi troveremo o una ricchezza naturale e impotente a manifestarsi, o il desolante spettacolo della miseria. E a questi luoghi lo Stato o fu avaro o non fu egualmente largo di soccorsi.

Noi abbiamo votata una legge, la legge 11 agosto 1867, con la quale è resa obbligatoria per comuni la costruzione delle strade comunali. Nelle provincie dove, per la grandissima parte del territorio le strade provinciali e nazionali sono decretate, ma non sono aperte o sono appena incominciate, come mai detta legge può essere eseguita? Come mai il Governo, nonostante i suoi eccitamenti, può sperare di vederla applicata? A che possono approdare le continue sollecitazioni dei prefetti? In coteste provincie, nei siti dove mancano ancora le strade provinciali e nazionali, come regolare il tracciato delle strade comunali? A quali linee debbono queste riferirsi e congiungersi come a capo saldo? Manifestamente nei luoghi dove mancano

ancora le strade provinciali e nazionali, e fino a che queste non siano costrutte, la legge 11 agosto 1867 rimarrà *lettera morta*. Evidentemente la sospensione nell'esecuzione di un'opera pubblica ritarda spesso la esecuzione di molte altre. E tutto questo accade specialmente dove, per la natura stessa della località, di strade vi ha maggiormente bisogno.

Se vogliamo che le opere già costrutte non vadano in rovina; se vogliamo che il molto danaro già speso profitti allo Stato ed alle popolazioni, continuiamo i lavori, affrettiamone il compimento. Se vogliamo che i comuni diano opera alla costruzione delle strade comunali, compiamo l'esecuzione delle strade nazionali a cui quelle debbono essere coordinate.

Urge adunque, urge moltissimo, onorevole signor ministro, che il progetto di legge per le maggiori spese occorrenti per le dette strade sia quanto prima presentato. Ripeto: non dubito punto che l'onorevole ministro sia per mancare all'impegno da lui preso, nè da dubbio di questa natura sono stato indotto a chiedere la parola.

Io, d'accordo con altri dei nostri colleghi, non ho avuto e non ho altro intendimento che di vivamente pregare l'onorevole signor ministro a non più ritardare la presentazione di detto progetto di legge affinché il medesimo possa essere dal Parlamento approvato prima della discussione del bilancio del 1871.

PRESIDENTE. L'onorevole Alippi ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

ALIPPI. Io ringrazio l'onorevole mio amico Valerio del valido appoggio che mi ha dato, e dichiaro di ritirare l'emendamento che ho presentato, e di associarmi al suo.

POSSENTI, relatore. Non come relatore della Commissione, ma come deputato, quantunque in seno alla Commissione abbia fatto adesione alle risoluzioni della maggioranza, mi sono riservato di rivolgere una preghiera alla Camera.

Nel precedente progetto di legge che fu già votato dalla Camera nello scorso anno, oltre le sei strade che si trovano proposte a nazionali nel presente progetto, ve n'era un'altra, la quale era quella che da Rimini va al confine internazionale della repubblica di San Marino. Questa strada, che è di soli undici chilometri, e che non costa che lire 2800 all'anno di canone di manutenzione, fu dall'ufficio centrale del Senato ritenuta non dotata dei caratteri delle strade nazionali. L'articolo 10 della legge dei lavori pubblici, osservava il detto ufficio alla lettera *b*, dice che sono nazionali « quelle che allacciano le precedenti alle grandi linee commerciali degli Stati limitrofi; » e poichè la repubblica di San Marino è uno Stato piccolissimo, non può essere una grande linea commerciale quella che vi conduce.

Ma a queste considerazioni dell'ufficio centrale del Senato, accolte dal Ministero e messe in atto coll'e-

clusione di questa strada dal presente progetto di legge, parmi se ne possano contrapporre altre più gravi.

Intanto il primo carattere delle strade nazionali, quello, cioè, di allacciarsi ad una grande linea interna, evidentemente lo ha, perchè parte dalla stazione ferroviaria di Rimini sulla grande linea adriatica.

Veniamo al secondo carattere.

Se la legge dicesse: « allacciantisi alle grandi linee commerciali italiane, » oppure « alle grandi linee commerciali dei grandi Stati limitrofi, » io capirei che non avrei più pretesto di dire una parola; ma dicendo « grandi linee commerciali degli Stati limitrofi, » è evidente che la grandezza commerciale di queste linee deve intendersi in relazione all'entità dello Stato che se ne deve servire.

Ora questa è l'unica strada che ha la repubblica di San Marino per comunicare col regno d'Italia; quindi essa è la strada la più grande possibile che vi sia per quel piccolo Stato.

Avuto dunque riguardo a questa circostanza, avuto riguardo a che la somma di manutenzione è così tenue, e che per lo Stato non rappresenta che un piccolo sacrificio, non mi pare nè giusto, nè conveniente il non classificare questa strada fra le nazionali; ed il lasciarla a carico della provincia di Forlì che quasi non se ne serve. Chi si serve di più di questa strada sono gli abitanti di San Marino ed i viaggiatori, *touristes* che vanno a visitare quella repubblica.

Finalmente io credo opportuno che si debba usare un certo riguardo a questo piccolo Stato, ed il non considerare come nazionale l'unica strada che adduce a questa repubblica, potrebbe, e con ragione, destare la suscettività di quegli ottimi repubblicani e sollevare in essi il dubbio che l'Italia possa, che so io! minacciare la sua autonomia, e forse anco far nascere qualche malumore internazionale. (*ilarità*)

Per conseguenza io prego la Camera a volere deliberare che la strada, che dalla stazione di Rimini va al confine della repubblica di San Marino, sia classificata nell'elenco delle strade nazionali, come era già stato proposto dal Ministero nel suo primo progetto di legge.

BERTEA. Io pregherei gli onorevoli deputati che vogliono parlare di strade da classificarsi fra le nazionali a lasciar esaurire gli incidenti uno alla volta.

Abbiamo già sentito l'onorevole Alippi perorare a favore della strada che deve passare per Urbino, poi l'onorevole Fossa il quale non l'ha nominata, ma probabilmente parlava della linea Piacenza-Genova per Bobbio, poi il relatore che ha combattuto la sua stessa relazione per far accettare la strada da Rimini alla modesta repubblica di San Marino, parlando anche di possibili complicazioni europee, qualora non si facesse ragione al suo desiderio, contro il quale nulla ho ad opporre.

Siccome abbiamo il tempo limitato, desidererei che

si restringesse la discussione, e si venisse ai voti sopra ciascuna proposta distinta.

PRESIDENTE. Siccome l'onorevole Fossa non ha fatto alcuna proposta formale e non ha espresso che un desiderio, non c'è altro che l'emendamento Alippi.

La parola spetta al signor ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dirò una parola per rispondere alle osservazioni fatte, intorno alla strada urbinata, dall'onorevole Valerio.

L'onorevole Valerio ha detto alla Camera: accettiamo i fatti come sono; abbiamo una strada urbinata; perchè noi vogliamo escludere dal novero delle nazionali quel tratto che la congiunge alla città da cui prende nome, perchè vogliamo che Urbino non abbia a godere del vantaggio di una strada nazionale?

Ora io pregherei l'onorevole Valerio a considerare davvero lo stato dei fatti come sta al presente; noi abbiamo oggi la classificazione delle strade comunali e delle strade provinciali; questa classificazione è un fatto.

L'onorevole Valerio dice: è stata approvata non sa come; però non ha saputo opporre nessuna eccezione valida a questa classificazione.

Questa classificazione è stata fatta a tenore di legge, e non è contrastata. Dunque noi avendo la classificazione di questa strada, nella gran parte come provinciale e nel tratto, con cui deviando si congiunge ad Urbino, come comunale, abbiamo una tale situazione di fatto e di diritto.

ALIPPI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma non c'è fatto personale qui, mi perdoni. Per un tratto solo la strada è classificata tra le strade comunali.

Questo tronco di strada comunale è quello appunto che, dipartendosi dalla strada ora provinciale, s'innalza fino ad Urbino e che rende al commercio più lunga e più faticosa la via, e ne farebbe allo Stato più costosa la manutenzione.

Ora io domando alla Camera, se non era più logico, se non era doveroso il presentare come strada nazionale la strada attualmente provinciale, quella che scorre al basso della valle e che non sale a raggiungere il capoluogo del circondario? Questa è la condizione di fatto.

Io prego quindi la Camera a considerare quanto io ho esposto a rettifica delle cose, certamente dette colla migliore intenzione, dall'onorevole Valerio.

Dietro ciò io prego la Camera e prego la Commissione a convenire nelle proposte del Ministero, poichè col fare assumere dallo Stato la spesa di una nuova strada nazionale, non veniamo già a togliere a quelle popolazioni le strade che hanno, ma solo ad esonerarle dal carico di provvedere ad una di esse.

Ora io domando perchè, nell'appertare un vantaggio così grande a quelle località, nel fare un'aggiunta all'e-

lenco delle strade nazionali, si vorrà che quest'aggiunta abbia ad essere, non dirò un fatto irregolare, ma certo non richiesto dalla necessità, e contrario ai veri bisogni delle comunicazioni nazionali, ai caratteri delle strade nazionali ed allo spirito che ispirò la legge quando stabiliva quali sono le strade nazionali?

Dirò una parola in risposta all'onorevole Fossa, il quale mi faceva una raccomandazione in termini molto gentili, e m'invitava a non dimenticare una promessa fatta in occasione del bilancio, di presentare cioè al Parlamento un progetto di legge per domandare i fondi che occorrono per continuare la costruzione della strada nazionale di Bobbio.

Io non ho dimenticato quella promessa; anzi rinnovo il mio impegno di eseguirla. È un dovere del Governo di portare a compimento quella strada nazionale, e se io non ho in questo scorcio di Sessione presentato quel progetto di legge, si è appunto perchè vedeva che non poteva il bilancio del 1871 venire in discussione; e le circostanze attuali, credo, mi giustificheranno in faccia all'onorevole Fossa, perchè io non abbia bisogno di aggiungere altro.

Quanto poi alla domanda esposta dall'onorevole Possenti, mi duole moltissimo di non poterla assecondare perchè, quantunque la strada di cui egli parla congiunga il nostro confine ad un paese estero, certamente nessuno potrà seriamente sostenere che abbia i caratteri di una grande linea commerciale per essere classificata fra le nazionali. L'onorevole preopinante sostiene che quando vi è una sola strada fra due Stati diversi, siano essi grandi o piccoli, tale strada deve considerarsi come una vera linea internazionale. Ma non mi pare molto esatto il concludere che, per esservi una sola strada che conduce a San Marino, questa rappresenti una grande linea commerciale, perchè tutto il commercio che si fa con quel paese e tutti gl'interessi di quel paese col nostro sono legati da quella strada.

Ma se quegli interessi sono piccoli, senza far torto a quello Stato, io credo che la Camera non vorrà ammettere che quella sia una strada che abbia i caratteri e che presenti i vantaggi di una strada nazionale, e che debba condurre il Parlamento ad assumere l'obbligo di mantenerla. Abbiamo delle località di una importanza molto maggiore, le quali non godono appunto dei benefici di una strada nazionale, perchè non hanno quegli estremi che sono richiesti dalla legge.

Ora, se San Marino non ha, quantunque esso non sia nel nostro territorio, non potrà certo essere questa una condizione per deviare dallo spirito della legge e fare un'eccezione; eccezione che, come diceva benissimo l'onorevole Berteà, è combattuta dalla stessa relazione; la relazione si oppone appunto a che la strada urbinata debba salire ad Urbino, perchè gli interessi generali delle grandi comunicazioni non consigliano di fare una deviazione, che ha il solo scopo di

toccare quella città; molto più questo ragionamento sta per la strada che conduce a San Marino. Io dunque prego la Camera a non volere dipartirsi anche in questa parte dalla proposta del Ministero, ed a non accogliere la domanda dell'onorevole Possenti.

PRESIDENTE. Essendovi un emendamento che non è stato accettato dalla Giunta e dal Ministero, a termini del regolamento domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo stato svolto l'emendamento dai proponenti, ed avendo il ministro e la Giunta espressa la loro opinione, a termini del regolamento, debbo domandare se la Camera vuole che la discussione continui sull'emendamento stesso.

Voci. No! no! Ai voti! ai voti!

ALIPPI. Domando la parola per un fatto personale.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. In che consiste il fatto personale?

Voci. Ai voti! Parlerà dopo.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio domanda la parola per chiarire quello che ha detto. Lo prego a restringersi all'argomento.

VALERIO. Io mi restringerò precisamente nell'argomento. Mi rincresce di non essermi espresso abbastanza bene, giacchè sembra che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia franteso gli argomenti che ho posto avanti.

L'onorevole ministro dice che ora si tratta di una classificazione esistente e che la classificazione, quale esiste ora, è appunto la seguente.

Vi è una strada la quale da Urbania sale ad Urbino e discende a Fossombrone. Vi è un'altra strada che da Urbania, passando sotto Urbino, a quattro o cinque chilometri, nella valle del Metauro va pure a Fossombrone. Quella di sotto fu costrutta dalla provincia, quella di sopra esisteva già prima, ed era provinciale, e fu solamente per un voto della deputazione provinciale, contrario al voto del Consiglio provinciale, dichiarata comunale. Il ministro approva questo fatto che non saprei come qualificare; lo approva, e poi, dall'approvazione che ha dato a questo fatto prende ragione per dire che la strada è comunale.

Ma siete voi che l'avete lasciata qualificare comunale! Ma voi non potete da un fatto tutto vostro prendere argomento per render ragione del fatto vostro! La questione vera è cotesta.

La strada da Arezzo a Fossombrone là si può dichiarare nazionale, se la si vuole dichiarare nazionale, perchè, dice il paragrafo 4 dell'articolo 10 della legge dei lavori pubblici (e a questo nessuno ha risposto), perchè collega fra di loro parecchie città considerevoli d'Italia.

Ora io ho dimostrato alla Camera che fra queste parecchie città la più considerevole che vi è tra Arezzo e Fossombrone è Urbino; che quindi, se si vuol dichiarare nazionale il tronco di strada da Arezzo a

Fossombrone, si deve dichiarare nazionale quel tratto che passa per Urbino; se non si vuole dichiarare nazionale, io dico che non si può dichiarare nazionale l'altro, perchè vi mancherebbero i caratteri.

Nè mi si ripeta che si sale o si discende, perchè anche nei luoghi alti bisogna arrivarci, e quando le condizioni di un paese, a termini di legge, gli danno il diritto a che la strada che passa per mezzo a questo paese sia nazionale o provinciale od abbia un altro carattere, questo carattere non dipende e non viene a cessare per il fatto dello scendere o del salire. Anzi farò osservare al signor ministro che uno dei titoli per fare nazionali le strade è appunto quando hanno da attraversare grandi catene di montagne; si sa bene che, quando si attraversa gli Appennini o le Alpi, la strada ha diritto di essere classificata fra le nazionali.

Il criterio da cui parte l'onorevole ministro, me lo perdoni, non è il vero.

Il fatto è questo: qui ci sono due strade fatte, voi ne volete dichiarare nazionale una. Or bene, se ne volete dichiarare una nazionale, quell'una è quella che passa per Urbino.

Io spero che la Camera farà ragione a un diritto che mi pare sconosciuto.

Voci. Ai voti!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non vorrei che si credesse che la strada nazionale, di cui parla l'onorevole Valerio, cominci unicamente a Fossombrone e finisca immediatamente ad Urbania; questa è una strada che si congiunge con altre strade nazionali, è una lacuna che si vuol togliere per congiungere Arezzo e quella parte della Toscana coll'Adriatico.

Non è che si voglia dichiarare strada nazionale per gli interessi di Urbino; la proposta fu fatta con viste più estese, e colla mira di scegliere la via più facile e più breve fra l'Appennino ed il mare.

Io prego dunque di riflettere che Urbino c'entra solo come una considerazione d'ordine secondario, perchè non è l'obbiettivo della strada di cui vi propongo la classificazione.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Se io non ho male inteso, vi sono due tronchi di strada di quattro chilometri; si tratta di mantenerne uno a spese dello Stato.

Ora a me pare che per lo Stato equivalga tanto l'uno quanto l'altro. Non è meglio preferire quello che vi era anticamente e che conduce ad un capoluogo di circondario, ad una città che è delle più illustri nella storia d'Italia, ed a cui noi non possiamo negare almeno questa medicina per le tante altre ferite che ha ricevute?

Ma vi par egli ben fatto di disgustare i popoli, quando, non accrescendo neppur d'un soldo la spesa che deve sopportare lo Stato, è quando potete arre-

care un gradito ed utile beneficio, e dare una soddisfazione ad una popolazione generosa ed importante?

Io sono meravigliato della condotta del Ministero e della Commissione che non valutano nemmeno l'opinione pubblica in una questione come questa. (*Segni negativi del relatore*)

L'onorevole Possenti, il quale forse è l'artefice di tutte queste leggi di strade nazionali, mi fa dei segni di denegazione; ma io me ne appello alla coscienza di ciascuno, e domando perchè egli, l'onorevole Possenti, contenda una soddisfazione ad una città che merita tutti quanti i riguardi. Per me, mi dispiace che non ho che un sol voto da dare in favore dell'emendamento proposto. Vorrei che l'emendamento Alippi-Valerio fosse approvato alla unanimità.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Prima di passare ai voti, annunzio che vi è un'aggiunta dell'onorevole Carganico...

Voci. Ne parleremo dopo.

PRESIDENTE. Trattando essa di un'altra strada, ne parleremo dopo.

I deputati Alippi e Valerio hanno proposto all'articolo 1, numero 5, dell'elenco, il seguente emendamento:

« 5° Strada da Arezzo a Fossombrone, passando per la città di Urbino, che avrà il numero 27 bis. »

Lo metto a partito.

(È approvato.)

Ora do la parola all'onorevole deputato Carganico per sviluppare la seguente aggiunta:

« Codesta strada passerà a carico dell'amministrazione dello Stato a datare dal primo gennaio 1869 »

CARGANICO. Signori, quando si discusse il progetto generale delle strade nazionali, non fu compresa quella d'Aprica.

Col progetto attuale si viene a rimediare all'incorsa omissione, trovando ora compresa anche l'Aprica.

Ma al numero secondo del progetto del Ministero io trovo che la manutenzione di queste strade passa a carico dello Stato a datare dal primo gennaio 1872.

La Commissione vi ha introdotto un emendamento col quale la fa datare dal primo gennaio 1870.

Io invece vorrei che datasse dal primo gennaio 1869, come all'emendamento che ho l'onore di proporre.

Mi è poi facile giustificare l'emendamento, perchè lo riscontro appoggiato nei precedenti che tengono relazione con questa strada. Quando la provincia di Brescia venne chiamata a formulare le proprie strade provinciali, dichiarò di escludere il tratto di Aprica, perchè disse riconoscervi tutti gli elementi di una strada nazionale. Disse inoltre che quella strada ha tutti i caratteri di una grande strada militare; e, senza andar tanto oltre, ricordava le imprese militari della repubblica e dell'impero francese. Basterà ricordare il passaggio di Macdonald col suo corpo di truppa, e più recentemente i fatti del 1848-49 e del 1859; e mi dispiace di non vedere al suo posto gli onorevoli

Cadolini e Brignone, perchè sono certo che, cogniti come sono della località, appoggierebbero la mia proposta.

Nel 1865 il Consiglio provinciale di Brescia faceva sentire al Governo che nel momento che desso abbandonava quella strada e la provincia non voleva assumere quella spesa, perchè avente il carattere nazionale, la strada stessa veniva ad essere abbandonata perchè i due comuni per i quali attraversa non potevano assoggettarsi alla spesa di manutenzione, e quindi sarebbe andata in rovina un'opera utile e che costò vari milioni.

Il Governo del Re, penetrato di queste osservazioni, si mise in corrispondenza con la deputazione provinciale di Brescia, e, facendo sentire la probabilità che questa strada sarebbe stata dichiarata nazionale, prometteva di presentare il relativo progetto, e disponeva che infrattanto provvisoriamente la mantenesse la provincia, la quale, in via di sussidio governativo, verrebbe ad ottenere il rimborso delle spese.

Le relazioni corse tra il Governo e la deputazione provinciale dipendono non so se da una convenzione formale, ma certo da promesse sostanziali, perchè la provincia di Brescia ebbe il pagamento del sussidio a tutto il 1868, e solo venne negato quello del 1869, non so all'appoggio di quali ragioni; anzi fa meraviglia che il progetto riconosca la giustizia di doversi dichiarare nazionale la strada d'Aprica e rifiuti poi il pagamento del sussidio pel 1869, e metta la manutenzione soltanto dal 1° gennaio 1872.

La Commissione però, che io debbo ringraziare, iniziò un atto di giustizia facendo datare la manutenzione dal 1870. A me pare che la Camera debba completarlo accettando il mio emendamento, vale a dire che la manutenzione di questa strada abbia a datare dal 1° gennaio 1869, legalizzando così gli impegni presi dal Governo.

Raccomando quindi caldamente alla Camera l'accettazione del mio emendamento.

PRESIDENTE. La Commissione accetta questo emendamento?

POSSENTI, relatore. La Commissione non può accettare questo emendamento, perchè essa non può fare alcuna eccezione fra l'una e tutte le altre strade; la Commissione ha proposto che gli effetti della classificazione s'intendano retrotratti al 1° gennaio 1870, e ciò che intese per tutte le altre, intende che lo sia anche per la strada dell'Aprica. Se poi le provincie di Brescia e di Sondrio credessero che, per precedenti seguiti prima del 1868, possano avere qualche motivo di cercare ed ottenere sussidi o altro pel 1869 a titolo di manutenzione di questa strada, questo sarà un affare affatto speciale, ma non può trovare alcun posto nella legge.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Governo, il quale domandava che queste spese di manutenzione fossero

calcolate nei bilanci a cominciare dal 1872, non può certamente accettare una proposta che è ancora più ampia di quella che già faceva la Commissione. La Commissione proponeva che il carico della manutenzione incominciasse dal 1° gennaio 1870. Noi volevamo dilazionare al 1872 la spesa, perchè, durante la discussione dei provvedimenti finanziari, ci pareva non fosse opportuno di votare o stabilire delle spese nuove. Qui non veniamo a riconoscere diritti preesistenti; si tratta di spese perfettamente nuove; e, quantunque possa stare che queste strade già abbiano gli estremi per essere nazionali, pure esse non lo sono finchè non sia intervenuta la legge a dichiararle tali.

Quindi, mentre riconosco l'opportunità e, direi, la giustizia che, dal momento che la classificazione di strade nazionali ha luogo, da quell'epoca torni la relativa spesa a carico del Governo, non potrei consentire a dare una forza retroattiva alla legge; pregherei perciò la Commissione a voler modificare la sua proposta nel senso di non dare alla classificazione attuale una forza retroattiva.

BERTEA. (*Della Giunta*) Non credo che si possa dire esservi nell'articolo della Commissione l'idea d'effetto retroattivo, poichè siamo nel corso dell'anno 1870 e si tratta d'applicare appunto al bilancio del 1870 la relativa spesa. D'altronde la Camera deve ritenere che si tratta, come ha detto lo stesso onorevole ministro, d'un riconoscimento di diritti. Queste strade esistevano già fino dal 1865 quando fu promulgata la legge sui lavori pubblici, che determinò i caratteri che dovevano avere le strade per essere dichiarate nazionali. Se il Governo ammette ora d'aver disconosciuto il diritto che spettava già a queste strade fino dal 1865, non trovo ragione per cui si voglia lasciare ancora a carico d'una provincia una nuova spesa oltre quelle già sostenute nel tempo intermedio dal 1865 al 1870; quindi, a nome della Commissione, insisto perchè sia mantenuta l'applicazione di questa spesa al bilancio del 1870.

CARGANICO. Non vorrei trattenerne la Camera con una lunga discussione, poichè le ragioni esposte dall'onorevole Bertea fanno vedere come anche, accordandosi il pagamento delle spese dal 1° gennaio 1870, non si venga a dare alla legge un effetto retroattivo.

Accetterei la proposta della Commissione ma con una semplice riserva in favore di quegli eventuali diritti eventualmente discendenti a favore della provincia di Brescia, in virtù dei precedenti che corsero tra la deputazione provinciale ed il Governo. La provincia di Brescia assunse infatti di mantenere provvisoriamente quella strada sotto la promessa del Ministero, che sarebbe stata rimborsata, e mi rincrescerebbe che dovesse perdere un anno di sussidio, quantunque possa essere poca cosa, mentre è sempre doloroso rinunciare ai propri crediti, e massime poi quando le finanze provinciali sono tutt'altro che prospere, ma sibbene bisognevoli di essere confortate.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore propone che all'articolo 1 si faccia la seguente aggiunta:

« 7° Strada di San Marino. Dalla stazione ferroviaria di Rimini sino al confine di San Marino. »

L'onorevole relatore ha la parola per svolgere la sua aggiunta.

BERTEA. L'ha già svolta.

POSSENTI, relatore. Non ho più niente da dire dopo quelle poche parole che ho detto, e rimetto intieramente alla Camera di apprezzare la cosa.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti il numero 7 testè letto.

(Dopo prova e controprova è ammesso.)

Ora metto ai voti nel suo complesso l'articolo 1.

(La Camera approva.)

Veniamo all'articolo 2:

« Le suddette strade passeranno a carico dell'amministrazione dello Stato, a datare dal 1° gennaio 1870, e saranno ad esse applicate le disposizioni degli articoli 88 e 89 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, restando perciò a carico delle provincie e dei comuni il pagamento delle opere eseguite prima della consegna, comprese le indennità per occupazioni ed espropriazioni. »

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Prego la Commissione a non voler insistere nella sua modificazione. Essa comprende, come a me sia dolorosa necessità di Governo il dover combattere sempre queste spese, quando non hanno proprio una vera ragione nella legge. Il voler dare alla classificazione, che oggi facciamo, un effetto retroattivo è certamente, non solo pericoloso, ma anche di turbamento all'esercizio in corso.

Io quindi pregherei la Commissione di modificare il suo articolo, portando la data almeno al primo luglio del 1870.

POSSENTI, relatore. La Commissione accetta.

PRESIDENTE. La Commissione ed il Ministero sono d'accordo di sostituire alla data del 1° gennaio quella del 1° luglio.

L'onorevole Carganico insiste nella sua proposta?

CARGANICO. Insisto almeno nella mia riserva.

PRESIDENTE. Essendo ritirata la proposta dell'onorevole Carganico, metto ai voti l'articolo 2 colla modificazione fatta dal Ministero d'accordo colla Commissione.

(È approvato.)

« Art. 3. È data facoltà al Governo di riordinare e pubblicare per decreto reale un elenco generale delle strade riconosciute nazionali. »

L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io vorrei prendere occasione dalla disposizione generale di quest'articolo per sottoporre al Ministero una considerazione.

Egli ha veduto, anzi egli stesso vi ha cooperato,

quell'iniziativa utilissima che hanno preso tre grandi città: Catania, Reggio e Bari per i lavori dei loro porti. Io credo che egli potrebbe colla stessa via provvedere a che molte strade si facessero senza aggravare oggi il bilancio nostro, il quale è già in condizioni troppo gravose, distribuendo invece l'aggravio negli anni avvenire.

Nel principio di questa tornata abbiamo sentito l'onorevole Fossa domandare notizie all'onorevole ministro di quella certa strada, la quale da tanti anni si vede figurare nel nostro bilancio, e per la quale si sono spesi danari in un modo così deplorabile: deplorabile, non per difetto del Ministero, ma per difetto di fondi.

Notate che si tratta di una strada la quale in totale avrebbe bisogno di 3 milioni e mezzo. Invece si stanziare 200 mila lire all'anno, e che cosa si fa? Si fa un ponte qua, un transito là, altri lavori in un altro sito; poi questi lavori, che sono cominciati e non finiti, bisogna mantenerli, e i denari si spendono per personale, per riparazioni, per manutenzione.

Se invece la provincia di Piacenza, il circondario di Bobbio, la provincia di Genova e gli altri corpi morali vedessero che il Governo viene in loro soccorso, applicando per questa strada lo stesso sistema che ha applicato nei porti di Catania, di Bari e di Reggio, allora i lavori procederebbero molto meglio. Le provincie potrebbero assumere sopra di sé l'esecuzione, nel termine di un anno, di due anni, dell'intera strada, e così la cosa andrebbe. Il Governo potrebbe assicurare loro il rimborso in rate annuali, per esempio, di 10, 12, 15, 20 ed anche 25 anni, poichè questo termine di 25 anni è appunto quello nel quale ordinariamente, e con poco aumento d'interesse, si può fare l'ammortamento.

Il mio onorevole vicino Griffini sa bene che col 2 per cento, credo, si fa l'ammortamento appunto in 25 anni presso a poco; cogli imprestiti che si possono avere dalle Casse dei depositi e prestiti, e con coteste o con altre operazioni consimili, è molto facile che i comuni si possano procurare quei fondi. Ed allora non si riesce a quello sperpero di pecunia pubblica che noi facciamo con questi lavori che si eseguono qua e là a pezzetti, poichè le nostre forze non sono sufficienti a fare le cose insieme e bene.

Io so che per alcuni di quei comuni, per alcune di queste provincie vi erano già delle trattative presso il Ministero.

Io vorrei pregare l'onorevole ministro a studiare la materia sotto questo punto di vista, e lasciar conoscere ai corpi morali (se egli lo approva, come mi pare che non possa fare a meno, giacchè egli ha adottato il medesimo sistema per i porti di Catania, di Bari e di Reggio), lasciar conoscere alle provincie questa intenzione del Governo; e sono sicuro che ciò accellererà molti lavori, e, quello che è più, renderà

proficuo molto danaro che si è speso, e che ora non serve a niente.

Se l'onorevole ministro dovesse percorrere la valle della Trebbia fino alle sue sorgenti e quindi scendere verso Genova, dopo avere varcato l'Appennino, egli sarebbe addolorato nel vedere dei pezzi di strada, tre o quattro chilometri di strada, fatti qua e colà senza scopo attuale, senza nesso, a cui nessuno può arrivare, e che sono costruiti da tre o quattro anni. Ed è proprio un vero dolore il vedere i mezzi della nazione inutilmente sprecati, mentre siamo in condizioni finanziarie così strette e mentre le popolazioni hanno tanto bisogno di questi lavori.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La proposta o la raccomandazione dell'onorevole Valerio è dettata da utile intenzione, che potrebbe anche portare degli opportuni effetti, come già ne facemmo esperienza in altro genere di lavori, quali sono i porti di Bari, Catania e Reggio.

Io credo che appunto nelle strade nazionali si potrebbe, seguendo quest'ordine d'idee ottenere dei grandi vantaggi, e vi sono già con alcune provincie trattative in questo senso; ma l'assumere, come pare l'onorevole Valerio desideri che io faccia, l'impegno di fare un programma, un invito generale alle provincie, non sarebbe conveniente, poichè in certo modo ci vincolerebbe indeterminatamente a concorsi i quali, quantunque ripartiti sopra grande scala, potrebbero venir richiesti in molti luoghi contemporaneamente, portando al nostro bilancio un'annua spesa eccessiva, e ciò finirebbe per impegnare il Governo oltre quanto esso sa di poter assumere, non essendovi un limite preciso nella sua obbligazione.

Devo dunque dire all'onorevole Valerio che accetto la sua raccomandazione, che la credo opportuna e produttiva di utili risultati, ma non posso assumermi l'impegno di un programma-invito che avrebbe per effetto di legare moralmente il Governo ad accettare poi quelle eventuali proposte che le provincie farebbero, e quindi ad impegnarlo per più di quello che ora possa conoscere e giudicare.

Credo che l'onorevole Valerio riconoscerà giuste le mie osservazioni, e limiterà la sua domanda ad una semplice raccomandazione.

CADOLINI. Io volevo far osservare all'onorevole ministro che, se non erro, l'idea dell'onorevole Valerio non era che il ministro dovesse fare un programma, e che a tutte quelle provincie o comuni che hanno interesse ad eseguire certe opere, debba offrire il proposto trattamento. Noi ben comprendiamo che, così facendo, esso si metterebbe sopra una via che costringerebbe poi il Governo ad impegnarsi per opere che non gli possono convenire e che possono riconoscersi come non urgenti.

Il sistema proposto è da adottarsi in quei casi sol-

tanto in cui il ministro riconosce l'utilità, l'urgenza e la distinta importanza di una determinata opera. Quella di cui si tratta, cioè la via tra Piacenza e Genova per Bobbio, è una delle più importanti di cui si attenda il compimento. Questa fu incominciata già da moltissimi anni ai tempi dell'amministrazione subalpina, e mi ricordo di averne percorso nel 1854 un primo tronco che da Genova si prolungava sino a Torrighia. Quella strada di cui era compiuto il primo tronco sedici anni sono, oggi non è ancora condotta a termine, e forse non è condotta ancora ai due terzi del suo sviluppo.

Ora la maggior parte dei lavori fatti, diceva benissimo l'onorevole Valerio, sono lavori resi inutili per essere incompleti. Quella strada doveva essere una comunicazione tra la Liguria e la valle del Po. E, finché sono costruiti i soli tronchi estremi e conservate tre lunghe lacune intermedie o tronchi isolati senza sbocco, è resa infruttuosa tutta la spesa fatta ed inutile il lavoro eseguito.

Bisognava pensarci prima, o non incominciare questa grande strada che deve dar accesso a territori finora trascurati, o condurla a termine.

Ora, parlando di tale opera, trovo molto opportuna l'applicazione del sistema che fu adottato per i porti del Mezzogiorno. L'anno scorso il Ministero aveva già iniziate delle pratiche con le provincie, in un altro senso, cioè chiedendo un contributo nelle spese di costruzione dell'opera, per ottenere che le provincie stesse in qualche modo aiutassero il Governo a condurre a termine queste importanti strade. Se oggi il Governo non crede di dover tenere la stessa via, ne tenga un'altra che sia anche meno onerosa nei prossimi bilanci dello Stato, ma vegga in un modo o nell'altro di condurre a termine questa strada che è già da 20 anni in costruzione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Cadolini ha voluto restringere la proposta dell'onorevole Valerio alla strada nazionale di Bobbio...

CADOLINI. Mi perdoni: l'onorevole ministro stava discorrendo con uno dei colleghi e non ha udito. Io dissi che il ministro doveva applicare questo principio là dove trova che si tratti di opere così importanti, così urgenti, per cui riconosca utile e conveniente allo Stato l'applicazione del principio stesso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Intanto l'onorevole Cadolini voleva applicare il principio alla strada di Bobbio per quei caratteri d'importanza che infatti ha e che il Ministero ha più di una volta riconosciuti. Da più egli accennava, come sta di fatto, che quella strada ha ancora grandi lacune, e quindi, essendo interrotta e fatta a brevi tronchi, non può dare quel risultato che l'entità delle spese già fatte ci permetterebbe di supporre.

VALERIO. Domando la parola per una dichiarazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ora io dico che le pra-

tiche introdotte dalle amministrazioni antecedenti erano appunto nel senso che le provincie concorressero. Questo concorso delle provincie fu replicatamente sollecitato anche dall'amministrazione attuale, ma non si è ancora potuto ottenere. La proposta dell'onorevole Valerio è in un altro senso. Non è nel senso del concorso, ma nel senso dell'anticipazione delle spese e del rimborso governativo in rate a lungo termine. Io non avrei certo difficoltà ad introdurre di nuove pratiche in questo senso, ma finora le provincie di Pavia, di Piacenza e di Genova non hanno creduto opportuno di aderire alla domanda del Governo.

DEPRETIS. Domando la parola.

Voci. Ai voti!

VALERIO. Io dichiaro semplicemente che ringrazio l'onorevole ministro dell'aver accolta con cortese attenzione l'idea generale che ho messa avanti, e per la quale certamente non domando che egli si impegni troppo né con un programma determinato né altrimenti, ma solo che studi i casi in cui i principii si possono applicare. Del resto mi dichiaro pienamente soddisfatto delle sue dichiarazioni.

Voci. Ai voti! ai voti!

DEPRETIS. Dopo le ultime dichiarazioni dell'onorevole Valerio, il quale ha messa la questione sul suo vero terreno, dichiarando cioè che il ministro debba studiare il modo più opportuno, secondo la diversità dei casi, perchè alcune opere importanti siano al più presto compiute, io non ho più bisogno di parlare.

Dirò solo che il caso della strada di Bobbio è alquanto diverso dai casi, cui alludevano gli onorevoli Valerio e Cadolini, dei porti di Bari, di Reggio e di Catania. Là si tratta di una provincia sola che ha preso un impegno e che può mettersi d'accordo col Governo; qui si tratta di tre provincie, le quali bisogna che comincino per mettersi d'accordo fra loro. Ecco qui una diversità che ognuno vede quanto sia radicale, perchè si tratta di interessi diversi, e che sono in una diversa misura soddisfatti; s'incontrano difficoltà che non è agevole superare in breve tempo. E questa è la causa del ritardo che ha subito quest'affare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 3 per porlo ai voti:

« È data facoltà al Governo di riordinare e pubblicare per decreto reale un elenco generale delle strade riconosciute nazionali. »

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UTILIZZARE IL SALE D'ORBETELLO.

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione del progetto di legge per approvare la convenzione per l'utilizzazione del sale prodotto nello stagno di Orbetello.
(V. Stampato n° 66)

Leggo l'articolo unico come venne dalla Commissione modificato d'accordo col Ministero :

« È approvata la convenzione, a tenore degli annessi allegati *A* e *B*, colla quale il Governo concede per 25 anni al dottore Gustavo Simi di Livorno la facoltà di valersi del sale che naturalmente o artificialmente si produca nello stagno di Orbetello, provincia di Grosseto, per utilizzarlo nella fabbricazione della soda e di altri prodotti chimici. »

SALVAGNOLI. Questa concessione può recare utile allo Stato, ma bisogna che sia circondata di tutte le cautele necessarie perchè non rechi danno a quelle popolazioni, in ispecie a quella di Orbetello, che fortunatamente è salubre in mezzo alla malsania di tutto il suo territorio.

Io esposi i pericoli a cui si andava incontro all'onorevole ministro, prima che venisse alla Camera la discussione della legge, e il ministro accolse le mie dichiarazioni ed inviò là un valente chimico perchè vedesse le cose come veramente erano e gli desse il suo parere in proposito.

Nella convenzione modificata io trovo nell'articolo 7 *bis* alcune modificazioni e alcuni obblighi ingiunti al concessionario per impedire i danni gravissimi che potevano venire dalla libera evaporazione dell'acido cloridrico, e dal getto nello stagno degli avanzi della fabbricazione della soda.

Ma in questa concessione, cosa appena avvertita, vi è anco quella di fare delle saline artificiali, perchè non solo si chiede di valersi del sale che si forma naturalmente per la prosciugazione di una parte dello stagno in estate, ma si chiede anche di potersi valere di una parte dello stagno per fare delle saline artificiali.

Ora tutti sanno che le saline, specialmente se non sono fatte secondo le regole dell'arte, e non sono usate quelle cautele necessarie per togliervi la introduzione delle acque dolci nelle saline stesse, possono produrre notevole malsania.

Dal luogo dove si vuole fare il fabbricato, che è vicinissimo a Orbetello, si può temere che, se queste saline non sono fatte regolarmente, possono intervenire danni alla salubrità di quella città. Per queste ragioni, che mi paiono evidenti, e perchè tra le carte della Commissione stessa io credo si trovi il parere del professore Bechi sulle saline e sul modo con cui devono essere fatte, io vorrei se ne facesse anche argomento nella concessione di un paragrafo all'articolo 7, in questo senso :

« Quando il concessionario volesse attivare la fabbricazione artificiale del sale, dovrà sottoporre il disegno delle saline per ottenerne l'approvazione dal reale Governo, prima della sua esecuzione, e si dovranno osservare le prescrizioni consigliate dal professore Bechi per impedire che le saline artificiali arrechino danno alla salute pubblica. »

PRESIDENTE. È una proposta che fa ?

SALVAGNOLI. Sì ; è un'aggiunta all'articolo 7 della convenzione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Domando alla Commissione se accetta l'aggiunta proposta dall'onorevole Salvagnoli all'articolo 7 della convenzione.

PANATTONI, relatore. Io deggio avvertire che quanto è stato proposto, non senza giusti riguardi, dall'onorevole Salvagnoli ha ormai fatto argomento delle considerazioni della Commissione. Percorrendo la nostra relazione, si vede che è già accettata dal concessionario e dal Governo l'analoga perizia del professore Bechi. L'articolo 7 addizionale non parla esplicitamente di codesta perizia; ma è indubitato che, conferendo al Governo la facoltà ed anche imponendogli il dovere di far eseguire le operazioni con tutte le cautele, è inteso che spetti al Governo di far osservare le cautele suggerite dal professore Bechi.

Io quindi pregherei l'onorevole Salvagnoli a compiacersi di convertire la sua proposta in un ordine del giorno, affinchè il ministro sia invitato ad introdurre nei provvedimenti esecutivi quelle pratiche che il nostro collega richiede e che in germe esistono già nella convenzione.

Ritoccare la convenzione non si può; tutt'al più si potrebbe introdurre un'aggiunta nell'unico articolo che approva la convenzione medesima, e dire che, siccome la Camera approva gli allegati, così intende di approvare anche le cautele ordinate dal professore Bechi. Ma mi pare, rimettendomi, che anche questo sarebbe superfluo. L'onorevole Salvagnoli fu prevenuto ne' suoi desiderii da quanto dicemmo nella relazione. Perciò, senza avversarlo, io penso che dovrebbe contentarsi delle spiegazioni che il ministro delle finanze non mancherà certamente di dargli.

SELLA, ministro per le finanze. Io non potrei che confermare le cose dette dall'onorevole relatore, l'egregio nostro collega Panattoni, imperocchè l'articolo 7 *bis* contiene precisamente le precauzioni sanitarie che erano state consigliate dal distinto professore Bechi, che fu dal Ministero delegato a visitare i luoghi ed a prendere conoscenza dell'impianto che avrebbe voluto fare il concessionario.

Vi ha inoltre l'ultimo alinea dell'articolo 7 *bis*, che si riferisce in tutti i casi alle leggi sanitarie comuni.

Io poi dico che in generale le saline non sono di nocimento alla sanità pubblica, come ben osservava l'onorevole Salaris, che ha occasione quotidianamente di vedere nel suo paese i buoni effetti sanitari che si hanno dalle saline. Certamente avvi gran divario tra le paludi e le saline nelle quali si regola convenientemente l'ingresso, l'egresso e la evaporazione dell'acqua, onde trarne i prodotti che non danno luogo allo sviluppo di gas malefici.

Quindi è che alla parte più importante è provvisto

quando si è indicata nell'articolo 7 *bis* la precauzione speciale che si debbe prendere nel caso di una fabbrica di soda, cioè che non debba essere permesso di lasciare gas acido-cloridico, il quale ucciderebbe la vegetazione, a distanza ragguardevole attorno all'officina stessa.

Una volta che si è andati anche più in là, e si è indicato che delle materie di rigetto che emergono dalla fabbricazione stessa, come il solfuro di calce ed altre, non si debba far uso tale che nuoccia alla pesca; ed una volta che è indicato finalmente che si debbono osservare le leggi sanitarie generali, io credo che il desiderio dell'onorevole Salvagnoli abbia ad essere soddisfatto; ed anzi ritengo che, nell'interesse santissimo della salubrità pubblica, sia realmente a desiderarsi che questa convenzione sia attuata; perchè credo che sarà sempre più utile che si faccia l'estrazione del sale, sia per la fabbricazione della soda, sia per l'esportazione di quello che vi possa essere in eccedenza (quantunque io creda che ben poco vi potrà essere di residuo), piuttosto che lasciare le cose nella condizione in cui attualmente sono.

Io crederei quindi, lo ripeto, che l'onorevole Salvagnoli possa essere soddisfatto delle modificazioni che vennero introdotte nel contratto, dietro le osservazioni che la Commissione fece, appunto in vista della salubrità pubblica, osservazioni che dettero luogo alla visita ed ai consigli del professore Bechi, in seguito alla quale furono quelle modificazioni concordate, eccettuata forse la redazione, collo stesso professore Bechi, e sono quelle formulate nell'articolo 7 *bis*, che si propone di aggiungere alla convenzione.

SALVAGNOLI. Io non posso accontentarmi delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. In primo luogo gli dirò che quello che è contenuto nell'articolo 7 *bis* sono le osservazioni contenute nella relazione prima del professore Bechi del 4 maggio, e ne ringrazio il signor ministro per quelle popolazioni.

Il professore Bechi, con la sua relazione del 20 giugno, accompagnò un disegno del punto dove si faceva la fabbrica.

In questo disegno vi è la parte dello stagno che vogliono chiudere con un argine per fare il sale, e in questa seconda relazione sono quelle cautele che domando formino parte della convenzione, come ne formano parte quelle della prima nota Bechi. So bene che le saline in un luogo malsano, regolarizzandosi le paludi, tagliando tutte le erbe cattive, e facendo delle aiuole regolari, producono aria migliore di quella che ci era prima se non affatto salubre, ma d'altronde l'onorevole ministro mi può insegnare a questo riguardo...

MINISTRO PER LE FINANZE. Posso solo imparare.

SALVAGNOLI... se egli ha veduta la località, che la fabbrica si tratta di stabilirla vicinissima alla città, si tratta di chiudere con argini un luogo che è sempre coperto dalle acque, vicino alla città, e di ridurlo a sa-

line. Quindi, se io domando che formino parte della convenzione anche le cautele che riflettono le saline artificiali, che siano inviati al Governo i disegni e li approvi, mi pare di non chiedere una cosa che possa offendere i concessionari; poichè, quando il Governo loro accorda questa concessione, e volentieri, perchè la crede utile in generale allo Stato, deve usare tutte le cautele necessarie a favore di quelle popolazioni, ed evitare soprattutto di mettere in questioni il Governo stesso con la società concessionaria e col comune di Orbetello, che è proprietario di quello stagno.

Io mi sono fatto a proporre quest'aggiunta perchè credeva che dovesse essere consentita facilmente, giacchè fu inviato là appunto per questa cosa il professore Bechi. Credevo anche che dovesse essere accolta, perchè sapeva che i concessionari non avrebbero fatto difficoltà ad accettare quelle condizioni e quelle cautele che tendono ad assicurare il loro utile stesso, perchè la fabbrica potrebbe risentire danno da queste saline. (Benissimo! *a destra*)

GRIFFINI L. (Della Commissione) È una semplicissima avvertenza di fatto che io desidero di poter contrapporre alle osservazioni dell'onorevole Salvagnoli, la quale, a mio credere, è più che sufficiente per dimostrare che non vi è la necessità di accogliere la proposta sua.

Consideri la Camera come nel progetto di convenzione fosse stabilito in massima il diritto del signor Simi di esportare il sale che fosse avanzato dalla fabbricazione della soda, sottoponendosi però alle prescrizioni che il Governo avesse creduto d'imporgli, e come invece la Commissione, d'accordo col Governo, modificando il primo progetto, abbia stabilito che in massima non è più concesso al Simi di fare raccolta di sale per esportarlo, ma che di volta in volta egli dovrebbe domandare il permesso al Governo d'utilizzare questo sale altrimenti che colla fabbricazione della soda.

Il Governo ha dunque sempre la facoltà di proibire al signor Simi l'esportazione del sale senz'addurre alcuna ragione, nel quale caso non potrebbe il sale essere adoperato ad altro che alla fabbricazione della soda. In questo si è dunque andato fino allo scrupolo.

Se qualche cosa v'è da rimproverare alla Commissione, è d'aver insistito forse eccessivamente, non solo per la più efficace tutela dei diritti della finanza, ma ben anco affine di prevenire qualunque danno alle popolazioni che sono finitime al lago d'Orbetello.

Pertanto, come ha già detto opportunamente l'onorevole relatore, non occorre di portare alcuna modificazione alla proposta convenzione, e di tal guisa si evita il ritardo forse fatale che deriverebbe dalla necessità di alterarla.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Salvagnoli nella sua proposta?

SALVAGNOLI. Insisto, perchè le ragioni che s'addussero

in contrario non m'hanno persuaso affatto. Non so intendere quali difficoltà vi possano essere nell'accettare cautele, che in materia di salute pubblica non sono mai troppe, e non sono troppe, specialmente nel caso attuale in cui la convenzione che si fa è tutta a favore del concessionario.

PRESIDENTE. L'onorevole Salvagnoli propone d'aggiungere all'articolo 7 della convenzione il seguente alinea:

« Quando il concessionario volesse attivare la fabbricazione artificiale del sale, dovrà sottoporre il disegno delle saline per ottenerne l'approvazione del Governo prima della loro esecuzione, e si dovranno osservare le prescrizioni consigliate dal professore E. Bechi, per impedire che le saline artificiali arrechino danno alla salute pubblica. »

Pongo ai voti quest'aggiunta.

(È respinta.)

Ora pongo ai voti l'articolo unico...

SALARIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SALARIS. Non ho domandato la parola per ritardare la discussione di questa legge, alla quale, come membro della Commissione, sono favorevole; ma solamente per fare una semplice raccomandazione al signor ministro delle finanze.

Egli diceva bene: le saline migliorano l'aria, anziché peggiorarla, quando sono coltivate con intelligenza, e niuno vorrà ciò contrastare; ma, avendomi egli nominato nel suo discorso...

MINISTRO PER LE FINANZE. Come testimone competente.

SALARIS... mi fece risovvenire di un fatto che è grave, e ricorderò al signor ministro delle finanze come la società concessionaria delle saline di Cagliari abbia abbandonato le saline della parte di ponente di quella città, e come questo abbandono vada ogni anno diventando una seria minaccia agli abitanti di Cagliari.

Io pregherei il signor ministro delle finanze di volere esaminare il contratto, o la concessione alla società delle saline e vedere, se non sia il Governo in diritto di chiedere che la società coltivi anche le saline della parte di ponente di Cagliari. Se questo diritto si ha, pregherò l'onorevole Sella ad esercitarlo sollecitamente ed imperiosamente acciò, coltivate anche quelle saline, si rimuova un pericolo alla pubblica salute.

Il municipio di Cagliari non lasciò di occuparsi di tale questione, e ben si può comprendere, che non avrebbe potuto non preoccuparsi di gravi condizioni create da queste saline abbandonate; ma il municipio di Cagliari non ha il contratto, o l'atto di concessione, perocchè questo fu conchiuso dal Governo.

Nella città di Cagliari non dominarono mai per il passato le febbri intermittenti, perchè l'aria è ottima; ma da due anni queste febbri, non certo di carattere grave, vi si osservano, ed io intesi qualche medico di

riputazione attribuire questo, che dirò fenomeno, all'abbandono delle saline delle quali ho parlato.

Io voglio sperare che l'onorevole Sella vorrà accogliere questa mia preghiera; l'argomento mi par serio abbastanza per richiamarvi l'attenzione del Governo.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io mi farò un dovere di esaminare come stanno le cose, ma dirò che qui è questione legale, perchè si tratta, mi pare, di vedere se si possa obbligare la società delle saline di Sardegna di coltivare le saline anche nella parte occidentale, come nella parte orientale; si tratta di vedere se il contratto fa-coltizzi di estrarre sale da ambe le parti.

Debbo confessare che non sarei pronto a rispondere su due piedi, ma prendo ben volentieri impegno di esaminare la questione.

SALARIS. Io prendo atto dell'impegno dell'onorevole Sella. Io non domando una subita risposta. Comprendo bene che non si ha sotto gli occhi il contratto, e che sarà passato molto tempo senza che l'onorevole Sella abbia avuto occasione di rileggerlo; ma io lo pregherò di esaminarlo, e se gli risulterà di averne il diritto, voglia obbligare la società a coltivare anche quelle saline delle quali ho fatto cenno.

L'onorevole Sella ha visitato il locale delle saline coltivate; anzi ricordo di averlo io stesso accompagnato; ma non credo abbia visitato le altre che la società lasciò di coltivare, e sono queste che noccono e per le quali si dolgono gli abitanti di Cagliari, e delle quali si preoccupa quel municipio. Non chiedo di più, e accetto l'impegno preso dall'onorevole Sella, come un impegno serio, e che dovrà sortire un efficace risultato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo unico della legge:

« È approvata la convenzione, a tenore degli annessi allegati *A* e *B*, colla quale il Governo concede per 25 anni al dottore Gustavo Simi di Livorno la facoltà di valersi del sale che naturalmente o artificialmente si produca nello stagno di Orbetello, provincia di Grosseto, per utilizzarlo nella fabbricazione della soda e di altri prodotti chimici. »

(È approvato.)

INCIDENTE E DELIBERAZIONE INTORNO AL PROGETTO DI LEGGE SULLA RISCOSSIONE DELLE IMPOSTE DIRETTE.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Villa Pernice, relatore sulla legge per la riscossione delle imposte, lo invito a riferire intorno agli emendamenti dell'onorevole Pisanelli.

VILLA PERNICE, relatore. La Commissione riunitasi questa mattina si è occupata, come era suo debito, di esaminare l'emendamento presentato dall'onorevole Pisanelli all'articolo 3 del progetto di legge per la riscossione delle imposte dirette, ma in causa dell'im-

portanza dell'emendamento stesso e delle relazioni che esso ha con tutta la legge, non ha potuto condurre a termine il suo esame.

La Commissione pertanto prega la Camera di voler accordarle un tempo sufficiente onde possa presentare in altra seduta il risultato dei suoi studi.

Voci. Sì! sì!

MASSARI G. Signor presidente, il desiderio espresso dall'onorevole relatore mi pare così giusto e così opportuno, che in realtà la Camera dovrebbe anche andare più oltre e pigliare una decisione la quale sia conforme alla sua dignità, alla logica ed alla sincerità delle sue deliberazioni.

Io domando, vale a dire che la Camera voglia per questo scorcio di Sessione radiare all'intutto dal suo ordine del giorno il progetto di legge sulla riscossione delle tasse.

Ora dirò alla Camera i motivi perchè io faccio questa proposta.

PISSAVINI. Vi sono gli avvenimenti.

MASSARI G. Prego l'onorevole Pissavini, non ad ascoltarmi, chè non ne ho il diritto, ma ad avere la compiacenza di non interrompermi; se egli crede di farmi l'onore di rispondere, io gli sarò ben grato.

PISSAVINI. Diceva solo che ci sono gli avvenimenti.

MASSARI G. Qui non c'entrano gli avvenimenti.

PRESIDENTE. Onorevole Massari, parli alla Camera.

MASSARI G. Debbo spiegare i motivi per i quali credo conforme alla dignità della Camera, conforme alla logica e conforme alla sincerità delle nostre deliberazioni di radiare assolutamente, per questo scorcio di Sessione, dalle nostre discussioni il progetto di legge sulla riscossione delle tasse.

Allorchè questa proposta è stata fatta, molti amici miei ed io non ci siamo dissimulati le gravissime difficoltà alle quali si andava incontro, ed i dibattimenti vivi ed animati a cui la proposta di legge, che tocca tanti interessi, doveva dare naturalmente luogo. Quindi è che io, lo dichiaro francamente, vidi con un certo rincrescimento farsi la mozione che quella legge fosse posta all'ordine del giorno.

Ma vedendo la premura e l'interessamento che portava in questa faccenda l'onorevole ministro delle finanze, siccome io e molti amici miei, penetrati e capacitati della gravità delle nostre condizioni finanziarie, e della necessità d'arrecare ad esse pronto rimedio, prestavano un appoggio molto sincero, molto cordiale e caloroso al ministro delle finanze; così vedendo sì chiaramente espresso il suo desiderio, e vedendo sì chiaramente espresso il suo volere, ci rassegnammo ad accostarci al parere che prevalse, vale a dire a porre all'ordine del giorno la legge sulla riscossione delle tasse.

Dopo due giorni d'animatissima discussione, nella quale molti di noi, da qualunque parte della Camera seggano, hanno fatto dei gravi sacrifici, hanno fatto

violenza in molte occasioni ai loro sentimenti, noi vediamo che la parte la quale aveva finito col prevalere, è stata al momento decisivo abbandonata.

Ieri l'onorevole ministro delle finanze ha fatto una evoluzione, la quale in realtà equivale... (*Rumori a sinistra*)

DI SAN DONATO. Fu sapienza politica.

MASSARI G. Le interruzioni non mi sgomentano. (*Nuovi rumori a sinistra*)

PISSAVINI. Criticate l'atto, ma non le intenzioni.

(*Gli onorevoli Cicarelli e Ruggero Francesco chiedono con vivacità la parola; gli onorevoli Di San Donato e Melchiorre pronunziano parole che nel frastuono non possono essere raccolte.*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

MASSARI G. L'onorevole ministro delle finanze, nella tornata di ieri, fece un'evoluzione la quale in realtà si traduce in un abbandono bello e buono della legge che è stata finora discussa. (*Segni d'assenso a destra*)

E questa è la verità, o signori; e, se volessi cercare un appoggio in conferma della mia opinione, non solo lo trovo nelle benevole attestazioni che mi danno in questo momento i miei colleghi, ma lo trovo anche in un diario autorevolissimo, il cui direttore è un nostro egregio collega (*Gli sguardi convergono verso l'onorevole Dina*), e perciò mi permetto di citarlo, e i di cui sensi di benevolenza e di deferenza verso il Ministero in generale e verso il ministro delle finanze in particolare non sono dubbiosi. Egli questa mattina, con quella sincerità e franchezza che io gli ho riconosciuto sempre, e che altamente lo onorano, dice chiaro e tondo che la legge sulla riscossione delle tasse è stata sepolta. (*ilarità*)

DI SAN DONATO. Non si devono portare nella Camera questioni di giornali.

Una voce. Parce sepultis.

MASSARI G. Dunque *Parce sepultis*, come dice l'onorevole interruttore.

Noi amiamo le cose franche e nette, e con questa dichiarazione noi intendiamo non aver fatto altro se non che non renderci complici di artifizii e di evoluzioni che non possiamo approvare. (*Rumori prolungati a sinistra e segni di denegazione nel banco dei ministri*)

Io soggiungo, o signori, ed ho finito, che, nel rassegnarci a confortare di affermativo suffragio la legge ora abbandonata, eravamo mossi da un duplice intendimento, eravamo mossi dall'intendimento di attuare un principio a cui noi siamo stati, siamo e saremo sempre devotissimi, al principio dell'unificazione.

MELCHIORRE e DI SAN DONATO. Anche noi!

MASSARI G. E sia pure. Io non nego che voi siate partigiani di questo principio, ma mi permetterete di dichiarare che nella sua attuazione voi non vi dimostraste parati a sacrifici come ci dimostrammo noi. (*Vive esclamazioni a sinistra*)

PISSAVINI. L'unificazione legislativa.

DI SAN DONATO. (*Ridendo*) State a vedere che vogliono il monopolio.

MASSARI G. L'altro intendimento, o signori, era quello di far cessare un grandissimo scuncio, vale a dire la disformità di metodo di riscossione delle tasse nelle diverse provincie del regno, e di assicurare in tal guisa non solo gl'interessi dell'erario, ma anche gli interessi dei contribuenti, poichè è contrario a giustizia, è contrario ai principii più elementari di libertà che nello stesso regno vi debbano essere contribuenti che pagano per quelli che non pagano. (*Rumori prolungati a sinistra*)

SALARIS. Tutti pagano.

MASSARI G. Signori, ecco quali erano i nostri intendimenti nel sostenere la legge. Ora è abbandonata e sepolta. La responsabilità a cui tocca.

Noi, paghi di avere fatto il nostro dovere, assumiamo con la massima serenità d'animo la responsabilità dei nostri atti. (Bravo! Bene! *a destra* — *Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro delle finanze; ma prima di tutto prego gli onorevoli deputati di andare ai loro posti.

RUGGERO FRANCESCO. (*Con calore*) Signor presidente, non so perchè mi è chiusa sempre la bocca; io ho bisogno di dire qualche parola in questa importante questione.

PRESIDENTE. Ora non ha la parola; gliela darò dopo che avrà parlato il ministro delle finanze e l'onorevole Cicarelli che l'ha chiesta prima.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io non potrei che far eco all'onorevole Massari intorno a ciò che egli disse dell'opportunità e della necessità di avere una legge unica per l'esazione delle imposte.

La Camera d'altronde può rendermi giustizia che, ogniquale volta mi toccò di sedere su questo banco, nel 1862, 1864, 1865, come nel 1870, feci da parte mia quanto si poteva perchè finalmente avesse l'Italia una sola legge d'esazione delle imposte.

Ma, se l'onorevole Massari, discorrendo di evoluzioni ed altri simili atti, intende di trattare il Ministero, e specialmente chi ha l'onore di parlare, come un volteggiatore politico, sarà bene che c'intendiamo chiaramente; imperocchè forse si potrebbe dimostrare che, se evoluzioni vi furono, non è certo in questo banco che avvennero. Ma vi potrebbero essere altri banchi in cui se ne volessero fare. (Bravo! Benissimo! *a sinistra ed al centro*)

Il progetto di legge per l'esazione delle imposte è una proposta gravissima che tocca le più intime latebre, oserei dire, delle varie popolazioni, e questo spiega come, mentre si potè unificare ogni ramo dell'amministrazione pubblica, ciò non siasi potuto ottenere nella esazione delle imposte.

In una questione di questo genere s'intende che si

debba aver riguardo non solo all'interesse della pubblica finanza, ma che un qualche rispetto si voglia avere per le abitudini delle popolazioni.

Quindi è che quando vidi, e quando videro con me i miei colleghi che seggono sopra questo banco, la quasi unanimità dei deputati che rappresentano le provincie meridionali desiderare una qualche innovazione intorno a questa legge, e, fra le innovazioni di cui si era manifestato il desiderio, una soprattutto che a noi non pareva veramente incompatibile coll'essenza della legge stessa che noi presentavamo e sostenevamo nel Parlamento, ci parve nostro strettissimo dovere di uomini politici e di ministri di fare quanto per noi si poteva per venire ad una conciliazione. In guisa che, nella seduta di ieri, quando l'onorevole Pisanelli enunciò i suoi concetti, uno di questi ci parve di natura da poter essere studiato; e perciò, per parte mia ed a nome anche dei miei colleghi, dichiarai che non ci rifiutavamo a pigliarlo ad esame. E tanto meno ci potevamo rifiutare a questo, in quanto che il caso della nomina dell'esattore non fatta per appalto, ma per designazione diretta del Consiglio comunale, anche nella legge stessa che noi vi avevamo presentata, era preveduto. Quindi è che vera incompatibilità non si poteva dire che ci fosse.

Laonde noi, raccomandando alla Commissione di prendere ad esame il progetto di legge coll'emendamento Pisanelli, avemmo uno scopo politico che, ben lungi dal dare motivo a censure come quelle che ci vennero testè fatte dall'onorevole Massari, crediamo lecito ed onesto; anzi, dirò di più, ci parve un dovere elementare, quello di procedere nella discussione delle leggi cercando di conciliare per quanto è possibile alle leggi stesse l'adesione delle varie parti del regno. (Benissimo! *a sinistra*)

Ora l'onorevole Massari propone che si tolga questa legge dal numero di quelle che vogliono essere discusse. Io non posso prevedere gli avvenimenti che saranno per prodursi forse tra alcuni giorni. Viviamo in tali circostanze, che è ben difficile fare dei pronostici.

Se due settimane fa, ed anche meno, qualcuno si fosse permesso di predire quello che avviene ora, a dir poco sarebbe stato mandato al manicomio.

Malgrado questo stato di cose, noi crediamo e confidiamo del resto, che le sedute parlamentari continueranno tranquillamente, cosicchè la Camera possa attendere lunedì all'esame della convenzione colla Banca, e poi degli altri progetti più importanti.

In quanto a quello sulla riscossione delle imposte domandiamo che sia tenuto all'ordine del giorno nel posto in cui la Camera con una sua deliberazione l'ha messo. Se avverranno circostanze in cui questo non sia possibile, queste circostanze saranno a voi esposte, e la Camera deciderà.

Ad ogni modo speriamo che la preghiera da noi fatta ieri alla Commissione, di prendere in esame spe-

ziale l'emendamento presentato dall'onorevole Pisanelli, non sarà interpretata nel senso attribuitogli dall'onorevole Massari, per dar luogo ad una proposizione come quella che viene ora di formulare, proposizione che egli dice fare a nome della sincerità e della serietà, e che, mi conceda di dirglielo, non è altro che una proposta formale di biasimo contro coloro che hanno tenuta la condotta che ho testè indicata.

Lascio quindi giudice la Camera se la nostra condotta meriti il biasimo che ci propone l'onorevole Massari. (Bravo! Benissimo! *a sinistra e al centro*)

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Cicarelli... (*Rumori a sinistra — La chiusura!*)

CICARELLI. Sono poche parole... io non abuso della parola.

Voci. La chiusura! L'incidente è esaurito!

RUGGERO. Io dichiaro... (*La voce è coperta dal frastuono*)

CICARELLI. Debbo fare una dichiarazione interessante. (*La chiusura! — Ai voti!*)

PRESIDENTE. Onorevole Cicarelli, ella vede che la Camera vuole andare ai voti.

Domando se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

CICARELLI. Ma io ho diritto di parlare.

RUGGERO F. Io l'ho domandata prima la parola.

PANATTONI. Si passi all'ordine del giorno!

CICARELLI. Dopo le dichiarazioni del deputato Massari, io debbo giustificare quello che si è fatto qui. (*No! no! — Ai voti!*)

Pregho l'onorevole presidente a mantenermi la parola perchè ho il diritto... (*Voci. Ma parli subito! No! no! — Rumori generali*)

Ma io debbo dichiarare i motivi che ci hanno spinti da questa parte a fare opposizione alla legge... (*Nuove interruzioni — No! È fuori di questione!*)

(*Rivolto a destra*) Che privilegio è questo? Avete il monopolio di parlare soltanto voi?

Nuove voci a destra ed a sinistra. L'ordine del giorno! Ai voti! Passiamo ad altro! (*Crescono i rumori*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi permette l'onorevole Cicarelli di dire una parola?

CICARELLI. Dica.

MINISTRO PER LE FINANZE. L'onorevole Massari ha fatta una proposta formale; se egli insiste nella sua proposta, noi dobbiamo domandare sulla medesima un voto esplicito; perchè la proposta, come fu fatta, ha un significato che l'onorevole Massari ha troppo accentuato perchè noi non lo comprendiamo, e perchè noi abbiamo dovere di comprenderlo in circostanze così gravi come quelle in cui la patria si trova. (Bene! — Sì! sì! *a sinistra*)

Moltissime voci. Ai voti! ai voti!

MASSARI G. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Di San Donato ha fatta una proposta, che è del tenore seguente:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, passa all'ordine del giorno. » (*Movimenti generali*)

Do la parola all'onorevole Massari per una dichiarazione.

MASSARI G. Signor presidente, l'onorevole ministro delle finanze ha data alla mia proposta la significazione sua vera e giusta. (Ah! ah! *a sinistra*)

Mi piace dichiararlo lealmente; non sarò mai io che prenderò la Camera per sorpresa; io dirò sempre netto e schietto quello che penso.

La mia proposta dunque aveva per iscopo di determinare la Camera a pronunziare un biasimo solenne sulla condotta tenuta in questa occasione dall'onorevole ministro delle finanze.

Ma l'onorevole ministro ha pronunziate poc'anzi delle parole gravi e solenni... (*Rumori a sinistra*)

MELCHIORRE. La verità.

MASSARI G. La verità! Non ha detto nulla contro di me, altrimenti saprei rispondergli, come anche all'interruttore in permanenza. (*Si ride a destra*)

Io dico adunque che l'onorevole ministro delle finanze ha pronunziate poc'anzi delle parole gravi, le quali trovano un'eco profondo nell'animo mio; perchè, prima di essere deputato della destra o della sinistra, (*Mormorio a sinistra*), deputato ministeriale o dell'opposizione...

Molte voci a sinistra. Mai! mai!

PRESIDENTE. Non interrompano.

MASSARI G. Io non comprendo queste interruzioni, le quali non hanno nemmeno il pregio della novità; sono un'anticaglia che si ripete ogni momento.

Io dichiaro dunque che quelle parole hanno scosso profondamente la mia fibra (*Rumori e risa a sinistra*) patriottica. Io non voglio che nessuno dica, che nessuno pensi che in circostanze gravi e solenni io venga ad agitare la discordia e le passioni nel seno del Parlamento e soprattutto che io venga a procurare all'onorevole ministro delle finanze l'appoggio che oggi egli certo avrebbe da quella parte della Camera. (*Scoppio d'ilarità a sinistra*)

Io ritiro quindi la mia proposta.

RUGGERO FRANCESCO. Domando la parola per fare una dichiarazione.

Voci. Ai voti! ai voti!

LANZA, presidente del Consiglio. Sta bene che l'onorevole Massari, accorgendosi della poca probabilità che in questa occasione il suo biasimo contro il Ministero potesse venir accolto, abbia ritirato la sua proposta, ma rimangono le sue parole, rimane la taccia che ha voluto infliggere al Ministero, di avere nella tornata di ieri, ricorrendo ad intrighi... (*No! no!*)

Mi pare che ha detto la parola...

MASSARI G. Non mi faccia dire quello che non ho detto.

Voci. Ha detto artifici ed evoluzioni.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Le parole sono abbastanza gravi e veramente nel significato non differiscono di molto dalle prime, solamente sono più parlamentari.

Dunque egli disse che il Ministero con artifici ed evoluzioni, con modi poco convenienti abbia voluto ritirare la legge per la quale egli aveva fatto così viva istanza. Or bene, il Ministero non può stare sotto questa accusa. È bene che la Camera si pronunzi in proposito e dica se veramente riconosce che abbiamo ricorso a simili mezzi per ingannarla.

Un Ministero che si rispetta, non può stare sotto questa imputazione (Bravo! Bene! *a sinistra, e richiami a destra*), tanto più che viene da una frazione della maggioranza, che fin qui ha sostenuto il Ministero, e per conseguenza acquista una maggiore importanza.

O l'onorevole Massari voglia rettificare le sue parole, o diversamente il Ministero ha bisogno che un voto della Camera venga a dichiarare se veramente ha commesso quegli sconci che gli vengono imputati.

Laonde io prego la Camera di deliberare sulla proposta che venne presentata dall'onorevole Di San Donato ed altri deputati, cioè di prendere atto delle dichiarazioni del Ministero, riconoscendo così che sono senza fondamento le imputazioni mosse contro il Ministero dal deputato Massari.

Voci a sinistra. Sì! sì! Ai voti! ai voti!

TOSCANELLI. Domando la parola. (*Scoppio d'interruzioni a sinistra*)

ARRIVABENE. L'appello nominale! Non si deve esautorare il Governo.

(*Rumori vivissimi e voci confuse — I deputati scendono nell'emicielo — Parecchi si recano a parlare con gran vivacità coi ministri — I clamori vanno crescendo; il presidente scuote a più riprese il campanello e prega invano i deputati di fare silenzio.*)

Voci dalla sinistra. Ai voti! ai voti!

BONFADINI. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Facciano silenzio, li prego. L'onorevole Di San Donato propone un ordine del giorno...

(*I rumori e le conversazioni coprono la voce del presidente.*)

Voci. Non si può intendere di che si tratta!

PRESIDENTE. Facciano silenzio e intenderanno.

L'onorevole Di San Donato propone un ordine del giorno, al quale si sono associati gli onorevoli Fenzi, Siccardi e Morini.

Esso è del seguente tenore:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa all'ordine del giorno. »

MINISTRO PER LE FINANZE. Noi accettiamo quest'ordine del giorno intendendolo come approvazione della nostra condotta. Coloro i quali credono che la nostra condotta sia meritevole di biasimo, sono pregati di votar contro.

Voci. Ai voti! ai voti!

TOSCANELLI. Chiedo di parlare sull'ordine della votazione. (*Vivi segni d'opposizione in varie parti della Camera*)

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano quest'ordine del giorno sono pregati d'alzarsi.

(*Tutti i deputati si alzano — Applausi a sinistra — Si alza pure il deputato Massari G. — Viva ilarità e segni di soddisfazione.*)

L'ordine del giorno è approvato.

(*Segue una pausa di un quarto d'ora.*)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER APPROVAZIONE DI SPESE STRAORDINARIE PER OPERE STRADALI SUL BILANCIO 1870 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Ora passeremo al disegno di legge per approvazione di spese straordinarie per opere stradali sul bilancio 1870 del Ministero dei lavori pubblici. (*V. Stampato n° 123*)

La discussione generale è aperta sopra questa proposta di legge.

Nessuno essendo iscritto nella discussione generale, si passa alla discussione dell'articolo unico di cui darò lettura:

« *Articolo unico.* Sono autorizzate le straordinarie spese per opere stradali del complessivo importo di lire 68,000, da iscriversi nel bilancio 1870, del Ministero dei lavori pubblici, secondo il seguente quadro.

Capitoli del bilancio 1870	INDICAZIONE DELL'OPERA	Spesa
52	Strada nazionale da Brescia al Caffaro, N° 1: Sistemazione del tratto fra Barghe e Preseglie (Brescia)	11,000
53	Strada nazionale dello Spluga, N° 4: Costruzione d'un paravalanghe nella valle Codera (Sondrio)	17,000
56	Strada nazionale Pontebbana, N° 51: Costruzioni di scogliere e riparazioni di roste e muri di sponda lungo il torrente Fella ed il Tagliamento (Udine) .	15,000
56 bis	Strada nazionale suddetta: Costruzioni di scogliere per difendere la strada dalle corrosioni del torrente Fella in prossimità di Resciutta (Udine)	25,000
	Somma totale . . . L.	68,000

Vorrei sapere se il signor ministro accetta le modificazioni proposte dalla Commissione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le modificazioni introdotte dalla Commissione sono avvenute dietro verificazioni fatte degli ultimi contratti d'appalto, ed io pure desidero che la riduzione venga fatta nella cifra precisa delle risultanze dell'asta. Per cui accetto le modificazioni proposte dalla Commissione.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola sull'articolo, lo pongo ai voti:

« Sono autorizzate le straordinarie spese per opere stradali del complessivo importo di lire 68,000, da iscriversi nel bilancio 1870, del Ministero dei lavori pubblici, secondo il seguente quadro. »

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA REMISSIONE IN TEMPO DEI MILITARI AD INVOCARE I BENEFIZI DI UNA LEGGE.

PRESIDENTE. Ora passiamo all'altro progetto di legge, remissione in tempo per i militari ad invocare i benefici della legge 23 aprile 1865. (V. Stampato n° 69)

L'onorevole ministro della guerra consente che la discussione si apra sul progetto di legge della Commissione?

GOVONE, ministro per la guerra. Acconsento.

PRESIDENTE. Allora, se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Coloro i quali, alla promulgazione della legge 23 aprile 1865, n° 2247, facevano parte dell'esercito o dell'armata, e si trovavano nelle condizioni stabilite dall'articolo 1 di essa legge, sono rimeasi in tempo per invocarne i benefici, purchè la Commissione creata con regio decreto 22 giugno 1865, n° 2375, non siasi già pronunciata negativamente a loro riguardo. »

BOTTA. Prego l'onorevole ministro della guerra o l'onorevole relatore della Commissione a voler dichiarare se i benefici di questa legge in discussione si estenderanno ugualmente a tutti quei militari contemplati nel decreto del dicembre 1860, del luogotenente generale Farini, stato convertito in legge nel giugno del 1861. Si tratta di quei militari i quali accorsero sotto le armi per la patria indipendenza nel 1831, e che ripresero servizio nel 1848, 1849, 1859, 1860 e 1866; ben inteso che questi stessi militari di cui parlo debbono trovarsi attualmente in servizio militare in qualunque si sia corpo dell'armata italiana.

Ove questa legge provveda a quei militari che ho avuto l'onore di rammentare, io non ho nulla da aggiungere; altrimenti mi permetterò di presentare un emendamento nel senso delle cose che testè ho accennate.

FIASTRI, relatore. Quando si verifichino le circostanze prescritte dalla legge, quando cioè si tratti di militari in attualità di servizio, e sia certo che abbiano servito nel 1831 i Governi provvisori sotto i quali si fece allora la rivoluzione, certamente sono compresi nelle disposizioni della presente legge.

Quanto poi al decreto del 1860 del luogotenente generale Farini, che riguarda le rivoluzioni napoletane, naturalmente quella legge resta tal quale, e la presente non vi porta alcuna modificazione.

BOTTA. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole relatore, le quali, sono sicuro, sono anche consentite dall'onorevole ministro della guerra.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti...

FARINI. Io desidererei, prima che si votasse l'articolo 1, di far presente qualche circostanza speciale all'onorevole ministro della guerra e di pregarlo di qualche dichiarazione in proposito.

Vi è qualche fatto singolarissimo: alcuni di questi ufficiali, i quali presentarono già la loro domanda in tempo utile, ottennero la concessione del computo dell'interruzione di servizio, altri non l'ottennero.

Il fatto singolare è questo: io conosco alcuni casi di giovani i quali, avendo percorsa analoga carriera, in identici corpi negli anni 1848 e 1849, e ritrovandosi poi nel 1865 nell'esercito regolare col grado di ufficiali, alcuni di essi ebbero computata l'interruzione di servizio, altri non l'ebbero computata.

Se non si fosse radunata una nuova Commissione, questo era un errore di fatto, al quale, tanto per gli uni che per gli altri, tanto per quelli a cui fu computato questo tempo, quanto per quelli a cui non lo fu, era un errore di fatto, dico, al quale molto probabilmente non si sarebbe potuto facilmente rimediare. Ma, giacchè vi ha una Commissione che sta nuovamente per riunirsi, io pregherei l'onorevole ministro della guerra che per questi casi speciali, i quali, ripeto, dipendono da un errore di fatto, o in un senso od in un altro, volesse venire ad un rimedio, giudicando quelli che si trovano in identiche condizioni alla stessa stregua.

MINISTRO PER LA GUERRA. La legge saviamente non vuole mettere in questione tutte le decisioni pronunziate dalla Commissione la prima volta che fu istituita, la quale allora durò un anno. Quindi i giudicati d'allora devono essere validi, e non si possono mettere in contestazione.

Ma, se consta all'onorevole Farini di qualche errore materiale, egli è chiaro che in questo caso il Ministero deve provvedere; e se egli farà conoscere al Ministero questi pochi casi nei quali occorsero errori materiali, presentando i documenti necessari per comprovare il fatto, allora il Ministero si farà carico di fare esaminare dalla Commissione questi singoli casi.

FARINI. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra della sua dichiarazione, e per parte mia aderisco a ciò che egli mi domanda.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la parola, metto ai voti l'articolo 1.

(È approvato.)

« Art. 2. Il beneficio della legge 23 aprile 1865, numero 2247, viene esteso a quegli ufficiali dell'esercito o dell'armata in attualità di servizio, i quali sotto i Governi provvisori del 1831 soffrirono interruzione per causa politica. »

ACTON, ministro per la marineria. Il relatore avendo modificato l'articolo 2, io proporrei che fosse fatta una modifica all'articolo medesimo, giacchè la legge del 23 aprile 1865, numero 2247, non parla dei soli ufficiali, parla dei militari e di assimilati ai gradi militari negli articoli 1 e 3.

Allora nell'articolo 2 bisognerebbe servirsi della stessa parola della legge del 23 aprile 1865, e si potrebbe esprimere quest'articolo 2 in questo modo :

« Il beneficio della legge 23 aprile 1865, n° 2247, viene esteso a quei militari od assimilati a gradi militari dell'esercito o dell'armata in attualità di servizio i quali sotto i Governi provvisori del 1831 soffrirono interruzione per causa politica. »

FIASTRI, relatore. La Commissione ha creduto precisamente di concordare la locuzione dell'articolo 2 di questo progetto di legge con quella usata nella legge del 1865; imperocchè, sebbene credesse che non vi possano essere militari dell'armata di mare i quali si trovino nella circostanza prevista da quest'articolo, tuttavia essa ha voluto usare le stesse espressioni indicate dall'articolo 1 della legge del 23 aprile 1865. Però ha fatta un'omissione, non ha parlato di quelli che sono assimilati, ed in questo senso la Commissione è lieta di accettare la proposta modificazione fatta dal signor ministro.

PRESIDENTE. Essendo la rettifica accettata dalla Commissione, se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo così modificato :

« Il beneficio della legge 23 aprile 1865, numero 2247, viene esteso a quei militari od assimilati a gradi militari dell'esercito o dell'armata in attualità di servizio, i quali, sotto i Governi provvisori del 1831, soffrirono interruzioni per causa politica.

(La Camera approva.)

« Art. 3. È stabilito il limite di sei mesi per la presentazione delle domande e dei documenti giustificativi richiesti dall'articolo 2 di detta legge, tanto per i casi in essa contemplati, quanto per i casi di cui all'articolo precedente, a cominciare dalla data del regio decreto di creazione della Commissione che li dovrà esaminare, la quale sarà composta nello stesso modo ed avrà lo stesso mandato, determinati dal successivo articolo 4 della legge medesima. »

Metto ai voti quest'articolo 3.

(La Camera approva.)

SARTORETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su di che ?

SARTORETTI. Su di questo. Certamente tutti i cittadini dello Stato, e quindi anche i militari, sono obbligati a conoscere la legge per il solo effetto della promulgazione della legge stessa; tuttavia è facile persuadersi che i militari, e specialmente quelli appartenenti all'armata di mare possono trovarsi in località tali da render loro più difficile il venire in cognizione della legge.

Questi stessi motivi d'equità e di delicato riguardo che indussero gli onorevoli ministri della guerra e della marina ad approvare questa proroga mi sembra che appoggerebbero la preghiera che io vorrei dirigere loro, cioè di fare in guisa che, quando questo progetto di legge sia approvato anche dal Senato e sancito dal Re, venga portato a speciale cognizione di tutti coloro che potessero verosimilmente avervi interesse, col mezzo dei comandanti dei corpi.

Io credo che così noi preverremo la possibilità di un'altra proroga, giacchè le proroghe, se da una parte sono plausibili come temperamenti di equità, sono sempre offese che si fanno alla dignità delle leggi.

MINISTRO PER LA GUERRA. Il far notificare specialmente a ciascuno degli ufficiali che potrebbero avere interesse alla pubblicazione di questa legge, sarebbe impossibile, imperocchè bisognerebbe fare uno spoglio di un'infinità di stati di servizio per conoscere quali di questi ufficiali si trovino in questa condizione. Ma alle leggi che riguardano l'esercito si dà una grande pubblicità mediante il giornale militare, il quale esce periodicamente; per cui è da credersi che gli interessati verranno a conoscenza di questa legge.

SARTORETTI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Ora si procederà alla votazione sui quattro progetti di legge già discussi.

(Si procede all'appello.)

Risultamento delle votazioni sui progetti di legge :

Remissione in tempo per i militari ad invocare i benefici della legge 23 aprile 1865.

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	204
Voti contrari	25

(La Camera approva.)

Aggiunta alla classificazione delle strade nazionali.

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	194
Voti contrari	35

(La Camera approva.)

Spesa straordinaria sul bilancio 1870 per opere stradali.

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	158
Voti contrari	31

(La Camera approva.)

Utilizzazione del sale prodotto dallo stagno di Orbetello.

Presenti e votanti	229
Maggioranza	115
Voti favorevoli	206
Voti contrari	23

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge che riguarda i diritti doganali da pagarsi dalle zone del territorio italiano poste fra il confine e la linea doganale. (*V. Stampato n° 133*)

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro delle finanze della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

INCIDENTE SULLO SCHEMA DI LEGGE ORGANICA SULLA LEVA DELLA GENTE DI MARE.

PRESIDENTE. Verrebbe ora all'ordine del giorno il progetto di legge organica sulla leva di mare.

L'onorevole Torre ha facoltà di parlare.

TORRE. Io vorrei pregare la Camera e il signor ministro della marina a volere sospendere la discussione di una legge di questa importanza qual è la legge organica sulla leva di mare.

Trattandosi di una legge organica, ognuno comprenderà che è una legge troppo importante per poter essere discussa nel breve tempo che ci rimane disponibile.

Abbiamo già all'ordine del giorno la convenzione colla Banca, poi dopo abbiamo le convenzioni per le strade ferrate. Quando noi cominciassimo ora la discussione su questo progetto di legge, non potremmo in questa tornata portarla a fine e difficilmente si potrebbe poi riprendere in un'altra tornata.

Ma, oltre a questa considerazione così generale, io mi muovo a fare questa proposta per un'altra ragione. Io credo che la legge sul reclutamento per la marina debba andare in certo modo parallela a quella sul reclutamento dell'esercito. Vi sono delle disposizioni nelle due leggi che devono essere eguali; e sono quelle disposizioni che riguardano i diritti dei cittadini in faccia al servizio dello Stato...

MALDINI, relatore. Domando la parola.

TORRE... oltre ad avere poi delle disposizioni a ciascuna speciali secondo la diversità del loro servizio.

Ora io non credo che noi, per quanti studi abbia fatto la Commissione (e so che ne ha fatti di molti e profondi), abbiamo ora il tempo e quella serenità di mente che sono necessari per esaminare e discutere una legge organica; in questo momento non credo che possiamo intraprendere una discussione di questa importanza.

E diffatti, aprendo questo progetto di legge a caso, trovo già qualche cosa che urta colla legge di leva per l'esercito. Per esempio, l'articolo 47 di questo progetto di legge contiene una disposizione per la quale i barcaioli dei fiumi e dei laghi debbono essere addetti alla marina. Questa è una specie, non dirò di usurpazione, ma di detrazione di forza che si fa alla leva di terra, poichè anche l'esercito ha bisogno di barcaioli per i suoi pontonieri. Poi la disposizione stessa è concepita in modo che propriamente questi uomini verrebbero tolti dall'esercito...

Voci. Ma questo è nel merito.

TORRE Poichè... Ma io non voglio entrare adesso nel merito della legge. Dunque io propongo la sospensione di questa legge, vale a dire che ne sia rimandata a tempo più opportuno la discussione.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Maldini.

MALDINI, relatore. Veramente prima di parlare attendo una dichiarazione dell'onorevole ministro della marina, poichè la sospensiva della legge concerne evidentemente il ministro della marina più forse che la Giunta incaricata di esaminare il progetto.

Crederei quindi che l'onorevole ministro debba dichiarare se accetta o no la sospensiva, in ispecie nei termini proposti dall'onorevole Torre.

PRESIDENTE. L'onorevole Torre propone di sospendere la discussione di questa legge organica, la quale si compone di 146 articoli. Oltre ai non entrare in merito della legge, vorrei che il signor ministro dichiarasse se giudica che si possa ora discutere o no questa legge.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Io mi associo all'onorevole deputato Torre quanto ai motivi che l'hanno consigliato a domandare la sospensione di questo progetto di legge.

Senza che io stia a ripetere la maggior parte delle ragioni da lui addotte, dirò soltanto che non si può nascondere che in molti articoli il Ministero non è d'accordo colla Commissione.

MALDINI, relatore. Se l'onorevole ministro della marina si fosse accontentato di accettare la sospensione proposta dall'onorevole Torre semplicemente per il fatto che la legge consta di 146 articoli, e che a quest'ora e con la prospettiva che dopo domani abbiamo delle leggi più importanti da discutere, e la legge stessa forse non si sarebbe potuta ultimare nella seduta d'oggi, io non avrei molto a che dire in propo-

sito. Ma l'onorevole ministro della marina ha soggiunto che c'è in molte parti disaccordo tra la Commissione e il Ministero. Siccome nella relazione, che sta dinanzi agli occhi dei miei colleghi, è dichiarato espressamente che, meno due o tre punti, il ministro si è messo d'accordo con la Commissione, e viceversa la Commissione col ministro, così io debbo questa dichiarazione ai miei colleghi della Commissione, e nel tempo medesimo alla Camera, cioè che espressamente ho cercato di togliere tutti quei dissensi che ci potevano essere tra l'onorevole ministro e la Commissione, perchè questo progetto di legge potesse essere discusso il più sollecitamente possibile.

Io poi, come relatore, non posso fare a meno di manifestare all'onorevole ministro la mia dispiacenza, perchè questo progetto di legge viene, mi pare, rimandato alle calende greche. Tale progetto di legge era di molta importanza tanto in tempo di pace che in tempo di guerra; in tempo di pace perchè dava un sensibile miglioramento al bilancio della marina; in tempo di guerra perchè provvede molto meglio al servizio militare della marina, di quello che la legge attuale. Mi duole che l'onorevole ministro così facilmente si sia arreso alle ragioni dell'onorevole Torre, che del resto non so per qual ragione abbia voluto proporre la sospensiva sopra una legge che riguarda esclusivamente il servizio della marina, e non il reclutamento dell'esercito; legge alla quale noi abbiamo cercato di subordinare moltissime disposizioni, contenute nella legge organica per la leva della gente di mare, per quanto ci fu possibile.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Io riconosco quanto l'onorevole relatore l'importanza di questa legge; ma, ritenendo impossibile nello scorcio di questa seduta di poterla discutere, attesa la sua lunghezza, ho accettata la sospensiva.

Quanto poi alle divergenze tra Ministero e Commissione, debbo modificare l'espressione che ho usata, dicendo che realmente non sono molti gli articoli sui quali vi è disaccordo, e debbo pure constatare gli sforzi fatti dall'onorevole relatore per addivenire ad un accordo; pure, se non sono molti, vi sono sempre degli articoli importanti sui quali vi è realmente divergenza tra Ministero e Commissione.

PESCETTO. (*Della Commissione*) Ieri sul finire della tornata, quando appunto l'onorevole nostro presidente stabiliva l'ordine del giorno per oggi, io l'ho pregato di voler iscrivere all'ordine del giorno d'oggi la discussione sull'importantissima e necessarissima legge di reclutamento della marina, nella cognizione in cui era, per le dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore, che il ministro era d'accordo su quasi tutti gli articoli, tranne forse un solo, quello a cui ha mostrato di opporsi l'onorevole Torre, riguardante quei pochi barcaiuoli dei laghi e dei fiumi che si riputavano dalla vostra Giunta necessari alla marina, e che stimò con-

veniente di sottrarre all'esercito, il quale possiede mezzi così ampi di reclutare una forza, mezzi che forse non ha la marina, mentre la posizione geografica e la costituzione del nostro paese richiedono che vi sia più forza in mare che non in terra.

Questa è la sola eccezione che per mia parte, lo dichiaro francamente, non credo egualmente necessaria all'esercito, ma non entrerà ora nel merito di siffatta questione; ci entreremo a suo tempo.

Io certamente non avrei proposto che questa legge fosse posta all'ordine del giorno per cominciarne la discussione alle ore 4 1/2, ora alla quale oramai siamo giunti. Io feci la proposta colla speranza che sarebbe stata discussa la prima, come la più importante fra tutte le leggi che oggi abbiamo discusso; ed in verità io credo che essa racchiuda in sè elementi di urgenza, di necessità e di convenienza militare e politica; e dico politica perchè noi ed il Ministero abbiamo sempre sostenuto che le leggi di unificazione erano necessarie, indispensabili per l'Italia. Prova ne sia la famosa legge sulla riscossione delle imposte che ci si volle imporre di discutere a questo stadio della Sessione così poco propizio ad una legge di quell'importanza.

Ora nella Venezia non è in vigore la legge della leva di mare, come è in vigore in tutte le altre provincie del regno.

Sembrava adunque che fosse urgentissimo di addivenire a questa discussione; ma, io ripeto, io non avrei fatto ieri quella proposta, se non avessi sperato che sarebbe venuta prima in discussione, e se non avessi avuto la convinzione che il ministro della marina non era in disaccordo colla Commissione se non che sopra un solo articolo della legge, e che quindi la Camera non avrebbe avuto gran difficoltà di votarla.

Ora però recedo io stesso dall'istanza, perchè questa legge si discuta, e presi unicamente la parola per constatare che, mentre si dice che vi è molto disaccordo tra il Ministero e la Commissione, questo disaccordo è nato inopinatamente, è nato da ieri sera a quest'oggi, perchè ancora ieri sera l'onorevole ministro della marina mi accennava il solo disaccordo in quello testè menzionato, quello cioè di volere anche mettere nella leva di mare gli uomini dei laghi e dei fiumi.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Ho accennato al disaccordo che vi è tra la Commissione ed il Ministero intorno all'articolo riguardante gli uomini dei fiumi e dei laghi; ma non credo aver detto all'onorevole Pescetto che questo disaccordo sia il solo. Per trovare altri disaccordi l'onorevole Pescetto non ha che a leggere la relazione della Commissione.

MALDINI, relatore. Nella relazione non è accennato ad alcun disaccordo.

PESCETTO. L'onorevole signor ministro dice che non ha accennato ieri ad altro disaccordo, ma che altri ve ne sono e appaiono dalla relazione della Commissione.

Protesto formalmente contro quest'asserzione.

L'onorevole ministro ha dichiarato alla Commissione, per mezzo dell'onorevole relatore, che non v'era disaccordo con lui se non riguardo a quell'articolo. Tutti gli altri membri della Commissione hanno inteso l'onorevole relatore riferire la cosa, come l'ho intesa io, al presidente della Commissione.

MALDINI, relatore. Siccome sono in giuoco in quest'affare, credo opportuno ricordare che la prima dichiarazione che ho avuto l'onore di fare alla Camera, basta a far comprendere che altro disaccordo di qualche importanza non v'era tra l'onorevole ministro e la Commissione all'infuori di quello che si riferisce all'articolo 4 circa i marinai dei laghi.

PRESIDENTE. È cosa evidente che al punto in cui siamo giunti, non è più possibile una discussione sopra

una legge organica di questa natura. Perciò, se la Camera non ha obbiezioni in proposito, s'intenderà rinviata la discussione di questo disegno di legge.

La seduta è levata alle ore 4 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Interrogazione del deputato La Porta al presidente del Consiglio sopra l'indirizzo del Governo nella vertenza fra la Prussia e la Francia;

2° Discussione della relazione concernente i bisogni del Tesoro;

3° Discussione del progetto di legge relativo alla convenzione colla Banca Nazionale.