

1^a TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1871

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Seguito della discussione del bilancio preventivo dei lavori pubblici pel 1872* — *Alla parte straordinaria ed ai capitoli relativi alle strade nazionali o comunali i deputati De Portis, Cavalletto, Serafini, Ercole, Minghetti, Carutti, Sigismondi, Marolda, Angeloni, Lacava, Pericoli, Gabelli, Parpaglia, De Blasio, Sorrentino fanno osservazioni, istanze e domande, cui rispondono i ministri per i lavori pubblici e per l'interno, ed i deputati Depretis, relatore, Minghetti e Cadolini* — *Reiezione di una proposta del deputato Gabelli* — *Sui capitoli 69, 70, 85, 99, 106, 117, 128, 129, 139, 141, 144, riguardanti lavori per fiumi, opere idrauliche, porti, nuove linee, esercizi, studi di ferrovie, fanno raccomandazioni, osservazioni, richiami, domande diverse e proposte i deputati Lenzi, Baccelli, Morini, Lanzara, Farina M., Negrotto, Della Rocca, Dentice, Paternostro P., Tamaio, Toscanelli, Malenchini, D'Aste, Sineo, Cadolini, Asproni, Interlandi, De Blasio, Brescia-Morra, Mascilli, Del Zio, Di Blasio Scipione, Lazzaro, Sebastiano* — *Risposte e dichiarazioni del ministro, e del relatore Depretis* — *Proposizione del deputato Asproni e di altri per gli studi di una nuova rete ferroviaria da Oristano ad Ozieri* — *Opposizioni dei ministri per le finanze, e per i lavori pubblici* — *Osservazioni dei deputati Depretis, relatore, e Battazzi* — *Reiezione di quella proposta, e approvazione di altra del deputato Sulis* — *Tutti i capitoli e l'articolo del progetto sono approvati.* — *A proposta del deputato Di San Donato, si delibera una seduta per la sera.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

SICCARDI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato, indi del sunto delle seguenti petizioni:

50. Aragona Emilio, di Nocera, già capitano nei volontari, si lagna per non essere stato ammesso nelle milizie provinciali, nonostante ne abbia rivolta domanda al Ministero della guerra, accompagnandola degli attestati dei servizi prestati nella predetta sua qualità e nella repressione del brigantaggio in Basilicata.

51. Vecchi Giambattista, di Napoli, studente di medicina, ricorre alla Camera per essere riamesso in tempo utile a godere del beneficio dell'anno di soldato volontario, che gli fu diniegato per avere ritardato cinque giorni a farne domanda al Ministero della guerra.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Lanzara ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

LANZARA. Colla petizione n° 50, il cui sunto è stato testè letto, si ricorre alla Camera, perchè sia tolto un dubbio incorso nell'applicazione del decreto che riguarda il personale delle milizie provinciali. Poichè è

di somma necessità, che questa questione sia sollecitamente definita, così pregherei la Camera di voler accordare l'urgenza a questa petizione, e sono sicuro che non vorrà negarla.

(È accordata l'urgenza.)

PRESIDENTE. L'onorevole Capone ha pure facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

CAPONE. Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione numero 51, colla quale un tale Soccorso Vecchi e suo figlio domandano che questi venga ammesso al volontariato nell'esercito, dispensandosi ai pochi giorni di ritardo col quale la loro istanza pervenne al Ministero. In verità i ricorrenti soltanto per gravi infermità dalle quali trovavansi ambedue colpiti contemporaneamente non poterono presentare quella istanza nel termine predefinito dal Ministero. Sono quindi da vero degni di tutta la indulgenza della Camera e del Governo.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mangili e Tubi chiedono un congedo per urgenti affari, il primo di giorni cinque ed il secondo di giorni tre.

Gli onorevoli Fano, Annoni, Liroy, Frizzi, Bettoni, Luscia, Legnazzi, Facchi, domandano pure un congedo di giorni cinque.

(Questi congedi sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1872.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione del 1872 pel Ministero dei lavori pubblici.

La discussione è rimasta sospesa al titolo II, *Spesa straordinaria*.

L'onorevole De Portis ha facoltà di parlare.

DE PORTIS. Ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo a non so quale degli oratori, ha detto che gli stava grandemente a cuore di terminare al più presto possibile il sistema di viabilità. E questo voto è anche accennato nella dotta relazione della Commissione.

Confortato da queste parole, io mi prendo la libertà di ricordare al ministro dei lavori pubblici che vi è la strada nazionale la quale parte da Udine, e va al confine austriaco, attraversando i torrenti Torre e Mulina che sono senza ponti, per cui si rende molte volte difficile e non di rado impossibile il passaggio, e così è tolto a ventotto comuni di poter accedere alla città capo provincia.

Ricordo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che egli con tanta solerzia sollecita i comuni a fare le strade obbligatorie comunali, un fatto che prende in quei comuni ed è che, quando si propongono in Consiglio i progetti di strade obbligatorie e comunali si sente sempre rispondere e perchè il Governo non fa la sua, e non fa questo ponte il che ci toglie nientemeno che il mezzo di accedere al nostro capo provincia?

Non ricorderò qui i danni che provengono a quei paesi da questa mancanza di ponti; ne citerò uno solo, ed è quello che per questa mancanza si hanno annualmente a compiangere vittime umane. Non voglio abusare, stante l'urgenza in cui siamo, della pazienza della Camera e perciò non dirò delle replicate istanze dei comuni, e dei molti progetti e controprogetti che si sono fatti per questi ponti.

Io non mi dilungherò perchè conosco la ristrettezza del tempo che ci rimane, mi limito soltanto a pregare il ministro dei lavori pubblici a voler sollecitare la presentazione dei progetti di legge relativi a queste opere.

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Sono in grado di assicurare l'onorevole De Portis, che il ministro dei lavori pubblici già si è occupato dei ponti mancanti sopra alcune strade nazionali della Venezia, per alcuni dei quali si hanno già definitivamente approvati i progetti.

Di questi progetti approvati avvengono due, fra cui quello sul Tagliamento, nella provincia di Udine.

Per altri ponti in questa provincia, i progetti sono in esame presso il Consiglio superiore; come per altri, tanto nella provincia di Vicenza che in quelle di Tre-

viso e di Padova, i progetti sono in corso di rettifica-
zione presso gli uffici del Genio civile.

Quando tutti questi studi tecnici saranno terminati, il Ministero curerà di presentare un progetto di legge al Parlamento.

DE PORTIS. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue spiegazioni.

DEPRETIS, relatore. Sono obbligato di indirizzare un invito al signor ministro a nome della Commissione, ed è che voglia compiacersi di portare la sua attenzione sopra alcune opere straordinarie, le quali hanno bisogno di un provvedimento. Trattasi di opere importanti, e per le quali la Commissione del bilancio non è stata in grado, per omaggio alla legge, d'inscrivere una somma nel bilancio. Io ne indicherò alcune.

L'una è la strada della Roia, per cui è già esaurito il fondo autorizzato per legge di circa un milione e cento mila lire. Manca un ultimo tronco a costruire per raggiungere il confine francese, e quest'opera non potrebbe essere sospesa senza annullare il beneficio di tutte le somme spese e di tutti i lavori che furono già a quest'ora compiuti. Un'altra opera è la strada nazionale da Spezia a Reggio (n° 23). Anche su quest'opera chiamo l'attenzione del signor ministro essendosi esauriti i fondi precedentemente stanziati.

Così pure vi è un'opera idraulica importante, il cui progetto è attualmente in studio presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed è la correzione di un tratto molto tortuoso e pericoloso del Reno, nella provincia di Bologna, presso la Chiusa di Bagno. Anche questa è un'opera che forma oggetto di studio da molti anni; il primo progetto di legge risale al 1862, e il progetto d'arte è, come dissi, in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Prego il signor ministro di voler portare la sua attenzione sopra quest'opera e di voler provvedere.

Così un'altra opera importante è la sistemazione del navilio o canale navigabile di Bussè che attraversa la grande bonifica delle valli ostigliesi e veronesi. Senza quest'opera di sistemazione del canale di Bussè, la stessa bonifica non può produrre tutti i suoi utili effetti, e il grandiosissimo lavoro sarebbe in parte infruttuoso.

Anche su questo prego il signor ministro a provvedere, e il progetto credo sia anch'esso in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

CAVALLETTO. Le cose esposte dall'onorevole De Portis e dall'onorevole relatore abbrevieranno di molto il mio brevissimo discorso. Primieramente dirò che il progetto di sistemazione pel naviglio Bussè fu già approvato, non si tratta che di presentarlo alla Camera, perchè sia sancito da una legge.

È un progetto urgentissimo, inquantochè se non si fa la sistemazione del Bussè sollecitamente, il beneficio della bonificazione non si ottiene; ad ogni piena del Tartaro e ad ogni piena del Bussè i terreni bonificati

sono soggetti alle allagazioni, con grandissimo danno dei proprietari, i quali hanno sostenuto finora sacrifici ingentissimi per fare quella bonificazione che costa circa cinque milioni, spesi a carico quasi esclusivo dei proprietari, perchè il Governo austriaco nella sua grettezza non accordò al consorzio a titolo di sussidio che un decimo della spesa, mentre invece, seguendo le norme della repubblica veneta, avrebbe dovuto concorrere in proporzione di assai superiore d'un decimo.

Infatti la repubblica veneta, che iniziò lavori tendenti a migliorare le condizioni dei terreni vallivi, ora bonificati, per quelle opere aveva addossato allo Stato un terzo della spesa. Oltre la sistemazione del canale navigabile Bussè, vi sono poi altri lavori pei quali i progetti sono già in pronto. Vi ha primieramente il progetto per il nuovo ponte da costruirsi sul Brenta a Curtarolo, che deve servire alla continuità della strada importantissima commerciale e militare che da Padova per Bassano mette a Trento. Sono in pronto altri due progetti per due ponti da eseguirsi uno sul Piave a Bocca-Callalta, l'altro sul Tagliamento a Latisana, i quali ponti serviranno alla continuità della pure importantissima strada commerciale e militare detta di Callalta, la quale da Treviso per Oderzo va a Palmanuova e quindi al confine coll'Istria.

Sonvi inoltre due ponti da costruire, pei quali si hanno già i progetti, e sono i ponti accennati dall'onorevole De Portis, uno da farsi sul torrente Malina, l'altro sul torrente Torre, e questi due ponti interessano assai alla parte centrale della provincia d'Udine.

I ponti menzionati riguardano il compimento delle strade nazionali del Veneto, ma vi sono altre opere sulle quali io devo richiamare l'attenzione del signor ministro e raccomandarle con grande premura alla sua considerazione e, per primo indico il sostegno sulla destra del Piave a Musile. Questa è un'opera che ha tutti i caratteri per essere dichiarata e classificata tra le opere idrauliche di prima categoria. L'impazienza dei comuni di San Donà di Piave e di Musile ha fatto sì che del nuovo sostegno fosse abbandonata e concessa ad essi dallo Stato la esecuzione. Ma quell'opera è superiore alle forze economiche dei due comuni, e lo Stato ha il dovere e l'interesse di avocarla a sè e di compierla sollecitamente, essendo il sostegno di grande importanza per la navigazione e pel commercio, specialmente per le tradotte del legname da costruzione.

Un'altra opera pure urgentissima e di grande interesse pubblico è quella del sostegno di navigazione da farsi attraverso la diga del Zappetto, che separa il lago superiore dal lago inferiore di Mantova. Oggidì si sta eseguendo la strada ferrata su quella diga; quando la nuova ferrovia sia compiuta e non si eseguisca il sostegno di navigazione, si renderà assai difficile l'esercizio della strada ferrata, o quasi impossibile la navigazione dal lago superiore all'inferiore di Mantova; questa è un'opera di assoluta e presentanea

urgenza. Se il signor ministro non potesse eseguirla in tempo per attendere l'approvazione del Parlamento, io lo pregherei a ordinare intanto quest'opera per decreto reale.

ERCOLE. Non è possibile; questa è teoria incostituzionale. Domando di parlare.

CAVALLETTO. Per tutte queste opere ci sono i progetti, per la esecuzione dei quali non occorre domandare l'autorizzazione del Parlamento.

Un'ultima opera che io debbo raccomandare e per la quale effettivamente un progetto concreto non c'è, è quella della regolazione del fiume Bacchiglione nell'interno di Vicenza. Quella città patriottica che è una delle più belle e gloriose città d'Italia, è soggetta ogni anno alle allagazioni del Bacchiglione, e trovasi a questo riguardo in condizioni ancora peggiori di Roma. È da molto tempo che Vicenza desidera ed insta per essere liberata dalle allagazioni. Si fanno adesso degli studi e presto si faranno concrete proposte pei lavori di sistemazione del Bacchiglione a Vicenza. Io spero che il signor ministro, prendendo in considerazione quei lavori, domanderà al Parlamento l'autorizzazione di andare in soccorso di Vicenza affinchè non si aggiornino di più i lavori di sua liberazione dalle inondazioni, da tanto tempo desiderati.

Dopo le cose dette, non ho altro da aggiungere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io farei osservare all'onorevole Cavalletto e alla Camera che due soli progetti pei ponti nelle provincie venete sono approvati, e che appunto uno di essi è quello sul Piave, nella provincia di Treviso. Ma l'ispettore del circolo, che è lo stesso onorevole Cavalletto, fu di avviso che, invece del proposto ponte in muratura, si costruisse in quel luogo un ponte in ferro.

Quanto poi alla costruzione del ponte sul Brenta, io pregherei l'onorevole Cavalletto a considerare che il progetto di questo ponte è ancora in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di modo che non è stato approvato, come non lo sono stati ancora tutti gli altri progetti di ponti di cui si è ragionato.

Quanto alla classificazione delle opere idrauliche di prima e seconda categoria nel Veneto, conosce bene l'onorevole Cavalletto che bisogna provocare una legge dal Parlamento, non avendo la Camera deliberato sullo schema che le fu proposto nella passata Sessione.

Ma, come ben sa l'onorevole Cavalletto, l'argomento della classificazione idraulica del Veneto si collega con un progetto di modificazione alla legge organica dei lavori pubblici, nella parte finanziaria, dirò così, cioè nelle disposizioni che riguardano il riparto delle spese idrauliche fra lo Stato, le provincie e gli interessati. Di più vi ha diversità di apprezzamento nella classificazione di talune opere del Veneto, essendo dubbio se debbano appartenere alla prima od alla seconda categoria.

Un provvedimento, io lo riconosco perfettamente, è

urgente per molte ragioni; ma non sta nelle attribuzioni del potere esecutivo, al quale non spetta che di farne concreta proposta al Parlamento.

Quanto alla costruzione dei ponti mancanti sulle strade della Venezia, il Ministero ne ha riconosciuta l'urgenza; e già da lungo tempo sottopose i progetti al Consiglio superiore e ne attende il voto per portare innanzi alla Camera la proposta di legge.

Vede bene l'onorevole Cavalletto che tutte queste cose di cui egli ha voluto intrattenere la Camera erano già prese in considerazione dal Ministero; egli stesso ne deve conoscere gran parte, essendo membro, e dei più autorevoli, del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nondimeno ringrazio l'onorevole Cavalletto delle sollecitazioni che ha fatte.

CAVALLETTO. Io non ho inteso di fare al signor ministro un rimprovero di tardanza nei provvedimenti; soltanto ho inteso di dargli forza (*Bisbiglio a sinistra*) affinché egli possa presentare alla Camera i progetti di legge, per l'approvazione delle opere da me indicate, le quali sono d'interesse non meramente locale, ma veramente nazionale, ed io spero che la Camera farà alle sue proposte favorevole accoglienza.

PRESIDENTE. Onorevole Breda, ha la parola.

BREDA. Dopo le spiegazioni testè date dal ministro, vi rinunzio.

PRESIDENTE. L'onorevole Serafini ha la parola.

SERAFINI. Tenendo il portafoglio dei lavori pubblici l'onorevole Devincenzi che si può considerare come il protagonista della viabilità italiana, mi permetto anch'io dire qualche cosa intorno alla strada nazionale Flaminia che partendo da Fano mette capo a Fossato.

Esaminando il bilancio delle spese straordinarie, con mia sorpresa, non ho trovato alcuna partita che riguardi il miglioramento della medesima.

Questa strada, una delle più antiche costrutte sin dall'epoca della repubblica romana, partendo da Fano e raggiungendo Fossato, percorre circa 90 chilometri; attraversa tre pianure e due rami dell'Appennino. In quanto ai due tratti attraversanti l'Appennino, cioè quello del Furlo e l'altro della Scheggia, in genere per giacitura e per la costruzione stessa, non lasciano molto a desiderare, giacchè, tranne qualche modificazione in quanto alla larghezza e per togliere qualche troppo stretta voltata, in complesso si può dire che sia una discreta strada. Non è così, e ciò certamente con molta sorpresa, non è così, dico, relativamente ai tratti che attraversano le tre pianure, cioè da Fano a Fossombrone, dal Furlo a Cagli, dalla Scheggia a Fossato. Si direbbe che percorrendo delle pianure pochissimo inclinate in questi tratti la strada dovesse essere piana, od almeno senza salite fortissime. Invece vi esistono delle salite così forti da oltrepassare anche il 12 per cento; salite per nulla giustificate dalla giacitura e dalla condizione topografica del terreno; per

cui colla massima facilità e con dispendio non molto grave si potrebbero per la più parte togliere o mitigare.

Qualche anno addietro sembrava che veramente il Governo avesse volontà di migliorare in tutta la sua estensione le condizioni di questa strada; e diffatti alcune importanti migliorie furono eseguite, segnatamente nel tratto da Cagli a Cantrano facendo scomparire le così dette scalette. Per togliere o modificare le salite da Fano a Fossombrone furono fatti dei progetti, ma disgraziatamente, per viste economiche, rimasero senza applicazione negli uffizi, ed il fatto è che, da diversi anni, non fu stanziata alcuna somma, nè eseguita perciò alcuna modificazione.

È necessario che questi progetti vadano in atto, sì perchè la spesa è assai tenue, sì anche perchè questa strada attraversando vallate ben popolate e industriali, v'è molto movimento, massime per raggiungere la stazione della ferrovia in Fossato, per gli articoli diretti nell'Umbria ed a Roma.

Dirò poi che in quella vallata si preferisce far capo alla stazione di Fossato piuttosto che a Fano, per non dover caricare le merci sui vagoni delle strade ferrate meridionali, poichè giunti a Falconara dovrebbero subire un trasbordo. Questa è cosa ben sorprendente; mentre noi vediamo venire direttamente da Pietroburgo, da Berlino e da Vienna nel Veneto e nella Lombardia dei vagoni che fanno il tragitto senza trasbordo, è sorprendente, dico, il vedere nel mezzo d'Italia, e precisamente a Falconara, delle merci caricate alla distanza di pochi chilometri ed anche a vagoni completi, venir trasbordate; da ciò ritardo, degradazioni e dispendi.

Io dunque invito l'onorevole ministro dei lavori pubblici a veder modo di stanziare al più presto possibile dei fondi pel miglioramento dell'anzidetta strada Flaminia, da Fano a Fossato, come anche a por rimedio allo sconcio anzidetto del trasbordo delle merci a Falconara.

ERCOLE. Io aveva chiesto la parola, quando l'onorevole Cavalletto incoraggiava l'onorevole ministro dei lavori pubblici a eseguire delle opere pubbliche per decreto reale, mentre queste devono essere autorizzate per legge... (*Alcune voci a destra.* No! — Sì! sì! *al centro*) Io ho inteso così.

Una voce. Ma il signor ministro ha dichiarato che nol farà.

ERCOLE. Sta bene; ma io sono in diritto di protestare contro tale incoraggiamento, e dichiaro di avere sentito con dolore che in questa Camera vi sieno deputati che, mentre il Parlamento siede, incoraggiano i ministri a far eseguire opere per decreto reale, quando queste debbono essere approvate per legge.

Sono lieto, che lo stesso ministro dei lavori pubblici abbia dato una lezione di costituzionalità a questo proposito.

CAVALLETTO. Io non accetto lezione di costituzionalità.

ERCOLE. Gliel'ha data il ministro.

CAVALLETTO. Quando vi ha di mezzo l'interesse del paese, vi sono dei casi nei quali, anche per decreto reale, si possono autorizzare le intraprese delle opere che non si potrebbero eseguire in tempo utile se dovessero essere previamente approvate per legge. (*Rumori di dissenso a sinistra e al centro*)

ERCOLE. Quando il Parlamento è aperto, il Ministero non può far eseguire delle opere che debbono essere approvate per legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Debbo rispondere primieramente all'onorevole Depretis, e lo ringrazio di aver chiamata la mia attenzione sopra varie opere e specialmente sopra talune strade, le quali debbono essere completate.

Mi pare di aver detto l'altro giorno, ed oggi ripeto, che l'amministrazione durante il prossimo quinquennio ha intenzione di venir completando tutte quelle strade nazionali che sono di maggior importanza, e certo importantissime sono quelle ricordate dall'onorevole Depretis, in ispecie quella della valle Roia. Per queste opere, è ben naturale che il Ministero compia gli studi necessari onde presentare un progetto di legge al Parlamento.

Quanto al canale di Bussè, mentre riconosco la grandissima importanza di quel deflusso, colgo l'opportunità per commendare il buonissimo esempio dato dal consorzio delle Valli Veronesi ed Ostigliesi, il quale è uno dei più ordinati ed utili consorzi d'Italia, ed ha ottenuto le più belle bonifiche che si potevano desiderare, mercè il concorso dello Stato per un solo decimo della spesa.

Per le opere del Reno, l'onorevole Depretis sa che l'amministrazione annette grandissima importanza a poter compiere quelle che riguardano la rettificazione di alcuni tronchi; perciò, appena sarà allestito e riveduto il progetto delle opere, che ancora rimangono a farsi, io domanderò alla Camera che si ristabiliscano i fondi necessari per eseguirlo.

Quanto poi alla strada Flaminia, non potrei rispondere determinatamente, non essendo stato prevenuto della mozione che voleva farsene; ma genericamente dirò che il Governo riconosce esservi non pochi bisogni di miglioramento alle strade nazionali in tutte quante le provincie italiane; esso prenderà in esame i bisogni della strada Flaminia nei suoi diversi tratti.

Vi sono molte strade nazionali incompiute, altre mancano di ponti o sono interrotte da lacune.

È nostro intendimento di cominciare a provvedere ai bisogni più urgenti col fare scomparire queste lacune che rendono quasi inutili o di pochissima utilità le strade, come testè l'onorevole Depretis diceva avvenire per il difetto di ponti nella Venezia.

Vi sono poi parecchie strade come quella del Furlo, le quali per essere state costruite in tempi remoti hanno pendenze assai notevoli e curve ristrette, e l'amministrazione dovrà quando che sia pensare a provvedere per la rettificazione e miglioramento di esse.

Ma è ben naturale che in tanta urgenza e in tanti bisogni di opere stradali convenga procedere per gradi, costruire prima le strade che mancano, fare scomparire tutte le lacune e indi provvedere ai miglioramenti.

La rettificazione delle strade esistenti può avere in questa graduazione d'urgenza, il secondo posto; e mi piace fare questa dichiarazione, assicurando nello stesso tempo che se sarà riconosciuta un'eccezionale urgenza di studiare le condizioni in cui si trova la strada del Furlo, sarà cura dell'amministrazione di provvedervi.

MINGHETTI. Io prendo atto di alcune dichiarazioni dell'onorevole ministro. Mi piace molto, che abbia lodato e proposto ad esempio la bella opera delle grandi valli veronesi eseguite con tanto senno, solerzia ed efficacia per la massima parte da consorzi privati.

Mi compiaccio anche che egli abbia promesso un progetto di legge circa il Bussè il qual tema richiede tutta l'attenzione e tutta la sollecitudine del Governo.

Quanto ai lavori del Reno noterò solo che per la correzione del tronco tortuoso del fiume presso la chiusa di Bagno, affine di togliere molte botte annunziate già da gran tempo come pericolosissime, sino dal 1862 erano stanziati le somme occorrenti a quest'opera e nondimeno non fu finora eseguita. Ma certamente non possono mancare gli studi, e quindi non resta che sollecitare l'onorevole ministro perchè presenti il progetto di legge come quello che non può richiedere ulterior tempo ad essere preparato. Aggiungerò che se la spesa volesse dal Governo dividersi in parecchi anni, io porto opinione che, i proprietari contermini desiderosi come sono di vedere eseguita quell'opera, non rifugirebbero dal trovar modo di anticipare la spesa, ricevendo il rimborso ratealmente nel tempo che la legge avrà stabilito.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io sono lietissimo di ciò che disse l'onorevole Minghetti, e l'amministrazione sarà sempre lieta quando vedrà i cointeressati, siano provincie, siano privati, aiutare il Governo. Il Governo intende di provvedere a tutte le opere pubbliche dello Stato; ma questo compito è immenso, è arduo, e spesso i bisogni non potranno essere soddisfatti, se non dopo un lungo lasso di tempo, se gl'interessati non diano mano al Governo. Già abbiamo avuto moltissimi esempi: le città di Bari, di Reggio, di Catania hanno offerto in anticipazione i danari acciò si facessero immediatamente i loro porti, e talune altre città hanno stabilito dei premi agl'imprenditori delle opere per sollecitarne il compimento.

Non più tardi di ieri io vi presentava un progetto

di legge per la strada da Genova a Piacenza per Bobbio, per la quale le provincie interessate hanno offerto al Governo in anticipazione la somma di tre milioni, da essere restituita in piccole rate, senz'alcun interesse ed a lunghissimo termine. Vi presentava pure la proposta del traforo del colle di Tenda, per il quale la provincia di Cuneo ha offerto 600,000 lire di concorso sopra una spesa totale di lire 2,120,000.

Ora io non posso che prendere atto di quello che dice l'onorevole Minghetti, la cui voce è tanto autorevole; e spero che tutte le provincie dello Stato e tutti i comuni entreranno in questa via per vedere compite, in un termine più breve di quello che potrebbe assegnare il Governo, quelle opere che per loro sono di principale interesse.

DEPRETIS, relatore. Io osservo all'onorevole Minghetti che il progetto per la rettifica del fiume Reno, presso alla chiusa di Bagno, è già compilato, e sta presso il Consiglio superiore, per modo che il termine che deve trascorrere prima della sua presentazione della legge non può che essere breve.

Voci a sinistra. Ai voti!

PRESIDENTE. Passeremo alla discussione dei singoli capitoli, e prego gli onorevoli deputati che sono iscritti sui medesimi, a volersi limitare nella discussione all'argomento che è contemplato dal capitolo stesso, altrimenti non sarà possibile di venire ad una deliberazione.

Titolo II. *Spesa straordinaria. — Spese comuni e generali.* — Capitolo 51. Assegnamenti di disponibilità, lire 65,700.

Capitolo 52. Maggiori assegnamenti a congruaggio di antichi stipendi, lire 41,500.

Capitolo 53. Concorso nella pubblicazione del giornale *Il Genio civile*, lire 11,000.

Capitolo 54. Trasporto della capitale da Firenze a Roma, lire 9,000,000.

Lavori pubblici. — Strade. — Capitolo 55. Strada nazionale di Valle Roia, n° XV - Sistemazione del tratto fra l'abitato di Airole ed il confine francese - Porto Maurizio (Spesa ripartita), lire 277,480.

Capitolo 55bis. Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n° XX - Costruzione di tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza, lire 64,500.

Capitolo 56. Strada nazionale da Aosta in Francia per il Piccolo San Bernardo, n° X - Compimento della linea tra la Thuille ed il confine francese - Torino (Spesa ripartita), lire 340,000.

CARUTTI. Anch'io dopo tanti interpellanti e tante interpellanze mi faccio lecito rivolgere una domanda ed una preghiera all'onorevole ministro pei lavori pubblici.

Il capitolo di cui si è data lettura, ci annunzia non lontano il tempo in cui sarà condotta a compimento quella parte di strada che deve agevolarci questa antica comunicazione alpina colla Francia.

Ciò sta bene, ma si vedrà allora un fatto strano, ed è questo: noi avremo una comunicazione più facile, una comunicazione rettificata fra la città d'Aosta ed il confine francese; ma nello stato attuale delle cose la comunicazione tra la città d'Ivrea e la città d'Aosta rimarrà come prima, cioè lenta e difficile. La Camera ricorda come nel 1870 siasi votato un concorso per la costruzione della strada ferrata che deve collegare Ivrea ad Aosta. Ma in qual modo fu votato questo concorso? Si sono tolte tutte quelle somme che dovevano essere destinate per rettificare la strada attuale rotabile; si è fatto un calcolo approssimativo delle spese occorrenti, e la somma risultante fu votata come concorso dello Stato. Ora mi consta che gli studi per la strada ferrata sono compiuti, ma finora non se ne vede alcun principio di esecuzione. E per tal modo la strada rotabile non sarà più rettificata, mentre la strada ferrata non è che un desiderio.

Io domando quindi all'onorevole ministro se egli è in grado di darci intorno al disegno della ferrovia una qualche buona promessa di effettivi risultamenti entro uno spazio di tempo non troppo remoto. Certo è che per ora se ne sa poco o nulla. Corrono certe voci, certe dicerie che non accade di riferire qui tutte, ma ne accennerò una, perchè riguarda quasi personalmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Si dice che egli sia poco favorevole, sfavorevole anzi, alla costruzione di questo tronco di strada ferrata. Non è mestieri che io dichiarassi esplicitamente all'onorevole Devincenzi che per me non credo nè punto nè poco a questa supposizione; ma egli è uomo di mondo, egli sa che nei paesi i quali sono un po' segregati dal centro, appunto per mancanza di rapide e facili comunicazioni, certe voci, anche improbabili, prendono forza e talvolta si accolgono quasi come verità di Vangelo.

La mia domanda tende adunque a conoscere se il signor ministro ha notizia degli studi della strada ferrata d'Aosta; e la preghiera si è che egli colga l'occasione che io gli presento, per dichiarare che le voci di cui ho parlato non hanno alcun fondamento, e che anzi egli è pronto a fare tutto quello che dipende da lui perchè gli studi fatti non giacciono dimenticati e possano avere effetti pratici.

Queste dichiarazioni, io lo spero, varranno a tranquillare l'animo di quei Valdostani che potessero essere inquieti sulla presenza dell'onorevole Devincenzi al Ministero dei lavori pubblici, ed a me saranno pure graditissime, soprattutto se esse saranno poi coronate da quei fatti che mi auguro dalla nota sua operosità.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ringrazio l'onorevole deputato Carutti, primamente per la notizia che mi ha dato, che cioè gli abitatori della valle di Aosta credono che l'attuale ministro dei lavori pubblici non sia loro favorevole.

Veramente io non so quali sentimenti possa avere

verso di me quella valle, che conosco solo storicamente e geograficamente.

So per altro che mio intendimento è di promuovere le opere pubbliche per ogni dove, e certo non lascierò intentato da parte mia tutto quello che possa riguardare la prosperità di quell'importantissima parte del regno.

Quanto poi al fatto della strada ferrata, l'onorevole Carutti ricorderà bene come dalla legge furono assegnate lire 3,500,000 di sussidio per la costruzione di essa. In processo di tempo si presentò un progetto al Ministero dei lavori pubblici, ma per la costruzione di una ferrovia economica, e così eccezionale per le pendenze che ammontavano fino all'80 per mille, che, se il Ministero l'avesse accettato, avrebbe condannato realmente quella vallata ad avere una strada ferrata, dalla quale mai non avrebbe tratto alcuno dei benefici che da una strada ferrata si possa attendere.

In seguito, e, se non erro, nello scorso settembre, fu data dal Governo ad un Comitato l'autorizzazione di fare gli studi del progetto.

CARUTTI. È finito.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma, se questo progetto è finito, come ho il piacere di sentire dall'onorevole Carutti, non è stato però trasmesso in verun modo all'amministrazione; di maniera che ufficialmente io non ne so nulla.

Quando questo progetto verrà, spero che verrà accompagnato dalla offerta di una società seria, che intenda di fare la ferrovia col sussidio che il Governo ha promesso; io sarò lietissimo di provare coi fatti all'onorevole Carutti...

CARUTTI. No, non a me.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... ed agli abitanti della valle d'Aosta che io sono amico di quella valle, come di tutte le altre contrade italiane. (*Bravo! Bene!*)

CARUTTI. Io ringrazio in primo luogo l'onorevole ministro di ciò che ha detto; solamente gli osservo che non è a me che egli doveva dare assicuranza della sua buona volontà, poichè io aveva esplicitamente avvertito che per conto mio non ne aveva mestieri.

Io sono poi, non so se debba dire lieto o dolente, che l'amministrazione finora non abbia conoscenza ufficiale degli studi che credo condotti a compimento. Ciò prova che per parte del Governo non ci è ritardo nessuno e che, se ritardi vi sono, essi non debbono imputarsi alla amministrazione. Perciò senza altre parole io piglio atto formale delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Capitolo 56. Strada nazionale da Aosta in Francia per il Piccolo San Bernardo, n° X. Compimento della linea tra la Thuille ed il confine francese. - Torino (Spesa ripartita), lire 340,000.

Capitolo 56 bis. Strada nazionale da Torino alla Svizzera per il Gran San Bernardo, n° IX. Sistema-

zione dei tronchi fra Montalto e Borgofranco e fra Bard e Donnaz, lire 107,789 59.

Capitolo 57. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine svizzero, n° IX. Sistemazione del secondo tronco in circondario di Ivrea, fra il rivo Chiusuma ed il tratto già sistemato presso la rupe Bandesia, di metri 1239 - Torino, lire 30,000.

Capitolo 58. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine svizzero, n° IX. Ristaurazione in muratura del ponte sul torrente Valgrisana, lire 15,000.

Capitolo 58 bis. Strada nazionale dello Stelvio, n° III. Ricostruzione di due paravalanghe in legno nel tronco da Bormio alla quarta casa di ricovero e di diverse altre opere di riordinamento della strada - Sondrio, lire 20,000.

L'onorevole Sigismondi ha facoltà di parlare.

SIGISMONDI. Ho domandato la parola per raccomandare all'onorevole signor ministro per i lavori pubblici la strada della quale è cenno nel capitolo in discussione, voglio dire la strada del Tonale, e particolarmente quell'ultimo tratto della medesima che, superando il giogo, va raggrupparsi colla magnifica strada scendente nelle valli del Trentino.

Trattasi di un valico importantissimo, del dispendio di sole 200 mila lire, e pur queste da ripartirsi in due o tre bilanci, ed è da sapersi infine che la provincia di Brescia ha di già deliberato di anticipare la somma occorrente.

Io quindi raccomando al signor ministro la immediata stipulazione della convenzione colla nominata provincia, non che la sollecita presentazione del progetto di legge che la deve sanzionare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per non far perdere tempo alla Camera, dopo le mie dichiarazioni generali credo che non sia utile di rispondere volta per volta; prego quindi gli onorevoli deputati di tenere le mie dichiarazioni come conferme speciali dei loro singoli voti.

PRESIDENTE. Capitolo 58 bis. Strada nazionale dello Stelvio, n° III. Ricostruzione di due paravalanghe in legno nel tronco da Bormio alla quarta casa di ricovero e di diverse altre opere di riordinamento della strada - Sondrio, lire 20,000.

Capitolo 58 ter. Strada nazionale del Tonale, n° II. Ricostruzione di un tronco in Valcamonica allo sbocco del fiume Oglio nella valle Rabbia, e costruzione in muratura del ponte Dazza - Brescia, lire 12,200.

Capitolo 58 quarter. Spese straordinarie per le strade già provinciali nella Liguria, nel Piemonte e nella Sardegna, lire 59,000.

Capitolo 59. Strada nazionale dalla Spezia a Reggio, n° XXIII. Deviazione del tratto compreso fra le Bra-gliette ed il Piagneto, e ricostruzione dei ponti sui torrenti Biola e Canalaccio - Reggio-Emilia.

Capitolo 59 bis. Strada nazionale da Spezia a Cre-

mona, n° XXII. Opere di riparazioni per assicurare il passaggio fra le sommità della svolta di Piantonia ed il bosco della Maddalena, minacciato di interruzioni da considerevoli frane - Parma, lire 20,000.

Capitolo 59 *ter*. Strada nazionale dal Modenese al Fiorentino per l'Abetone, n° XXV. Ricostruzione del ponte sul torrente Limestone ad un sol arco - Firenze, lire 30,000.

Capitolo 60. Strada nazionale da Firenze ad Ancona, n° XXVIII. Rettifica del tratto dal ponte San Salvatore al cancello Giorgini - Macerata, lire 22,600.

Capitolo 60 *bis*. Strada nazionale da Verona a Modena, n° XLII. Ricostruzione del ponte Molino sul Tartaro - Verona, lire 11,200.

Capitolo 60 *ter*. Strada nazionale d'Aprica. Costruzione del tronco da Edolo fino alla Tresenda (Brescia-Sondrio), lire 5600.

Capitolo 61. Strada nazionale da Mantova a Monselice, n° XLI. Rinnovazione del tratto dal termine della traversa interna dell'abitato di Montagnana in Borgo San Zenò fino al ponte di San Fidenzio sullo scolo consorziale Vampadore, della estesa di metri 3000 - Padova, lire 16,500.

Capitolo 62. Strada nazionale detta Vallarsa, numero LIX. Sistemazione sopra nuova sede del tronco dal pozzo di Fabrega al sedere del Thiene - Vicenza, lire 13,000.

Capitolo 62 *bis*. Strada nazionale Bellunese, numero XLVIII. Sistemazione del tratto attraversante il torrente Cubbia fra il ponte sul Cismon e l'abitato di Arsiè - Belluno, lire 28,400.

Capitolo 62 *ter*. Strada nazionale Bellunese, numero XLVIII. Sistemazione e miglioramento del tronco di strada denominata la Riva di Santa Maria Maddalena presso Castelnuovo - Belluno, lire 21,000.

Capitolo 62 *quater*. Strada nazionale Bellunese, numero XLVIII. Ricostruzione e miglioramento del tronco di strada nella località denominata la Riva di Belluno fra Feltre e Buero - Belluno, lire 22,000.

Capitolo 62 *quinquies*. Trasporto dei fondi dai capitoli 67 al 72 del bilancio 1868 (Treviso-Udine-Vicenza). Per memoria.

Capitolo 62 *sexies*. Strada nazionale da Fano al confine romano, detta già Lauretana. Costruzione del ponte sul Potenza presso le rovine dell'Elvia - Macerata, lire 6000.

Capitolo 62 *septies*. Strada nazionale Sannitica. Rettifica del tronco fra la via Croce ed il primo rettilineo della Piana di Sepino - Campobasso, lire 24,385 86.

Capitolo 63. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 6,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marolda-Petilli.

MAROLDA PETILLI. Io credo che in questo capitolo sono inclusi i lavori per la rettifica della strada na-

zionale di Matera tra Eboli e Contursi, Valva, Bisaccia e Ponte della Vogna.

Io pregherei il signor ministro ad accelerare i lavori stessi perchè vanno molto a rilento. Lo pregherei in pari tempo ad interessarsi a far costruire al più presto possibile il ponte sul fiume Sele che è stato iniziato da molti anni e che non è ancora compiuto, per cui nell'ultimo novembre e nel passato inverno vi furono delle vittime a deplorare.

Vi ha di più; dalla parte del ponte Vogna e precisamente a Ruvo del Monte (e già altra volta lo dissi alla Camera) è stato costruito un tratto di strada rotabile che non comunica con altra strada nazionale o comunale, epperò riesce perfettamente inutile. Pregherei il signor ministro a voler provvedere anche a questo gravissimo sconcio con affrettare i lavori, che dal ponte Vogna possono congiungere quel tronco alla nazionale di Matera.

ANGELONI. Colla legge del 27 giugno 1869 si stabilì di doversi iscrivere fra le strade nazionali: la Marsicana da Sora per Raiano all'incontro della strada degli Abruzzi, quella di Alfedena da Castel di Sangro alla Ravindola; quella dei Pentri ed Appulo-Sannitica da Isernia a Lucera, e varie altre che riguardano diverse altre provincie. Fu approvata con quella legge la spesa di lire 10,800,000, la quale unita ad altre lire 10,400,000 per concorso alle strade provinciali di prima, seconda e terza classe, ed a 772,495 lire riportate sul bilancio del 1868, si formava la somma totale di 21,972,495 lire. Fu stabilito inoltre che questa somma si dovesse iscrivere su diversi bilanci dal 1869 al 1876, cioè dal 1869 al 1874, 15,700,000, e il residuo nei due anni seguenti.

Ora, fatto il conto fino al 1871, trovo che si sarebbe dovuto spendere la somma di 6,700,000 lire; ma nel bilancio che discutiamo alla colonna 6 vi sono riportate dal bilancio del 1871 ed anni precedenti tre milioni, i quali, aggiunti agli altri 3 milioni stabiliti da quella legge, formerebbero 6 milioni che si dovrebbero spendere a tutto il 1872. Da questi fatti, di cui chiedo schiarimento all'onorevole Commissione, mi sembra inferirne che nel 1871 non sieno stati erogati i tre milioni che furono stabiliti con quella legge e segnati nel bilancio di quell'anno. Ciò sarebbe deplorabile per gli interessi gravissimi delle provincie meridionali che aspettano così ansiosamente questi miglioramenti di viabilità (allo studio della quale ha portato tanto amore e tanti studi l'onorevole ministro attuale dei lavori pubblici), interessi i quali, se i fatti stessero come mi sembra, sarebbero stati invece gravemente danneggiati.

Ora io, ripeto, pregherei l'onorevole Commissione di darmi degli schiarimenti a questo riguardo; e pregherei altresì l'onorevole ministro di adoperare tutta l'alacrità possibile, specialmente al complemento della rete nazionale; e mi permetto di aggiungere in ispecial-

modo una raccomandazione per la strada dalla Ravindola a Castel di Sangro per Alfedena, la quale, ricorderò all'onorevole ministro, fu, come importantissima, decretata tra i primi lavori nel 1860 e 1861, quando egli dirigeva quel dicastero sotto la luogotenenza di S. A. il principe di Carignano a Napoli, strada cominciata da molti anni e poi abbandonata, epperò, ove non fosse proseguita alacramente, si verrebbe a perdere anche l'utile dei lavori già fatti.

Avrei altre cose da dire, ma so che in questi momenti non debbo tediare la Camera, ed ho finito.

LACAVA. Constato con piacere che dalla prima relazione presentata dal Ministero, a quella presentata come *allegato* nella relazione della Commissione del bilancio per lo stato di definitiva previsione del 1871, vi è un incremento di lavori sulla rete stradale delle provincie napoletane, giacchè trovo in quell'allegato che il Governo si è impegnato, o sia per impegnarsi per la somma di circa 12 milioni di lavori, come si legge nell'allegato stesso che, come diceva, è inserito nella relazione del bilancio di definitiva previsione di questo anno 1871.

Ma devo intanto richiamare l'attenzione del signor ministro sui sei milioni che, tanto egli quanto la Commissione, ha ammesso nel bilancio di prima previsione dell'anno 1872, cioè tre milioni come somma annuale del fondo complessivo delle provincie meridionali e tre milioni di fondi degli scorsi anni, onde dichiarare alla Camera che questi sei milioni i quali sono ora stanziati come prima previsione del 1872 sieno *realmente ed effettivamente spesi* pel il 1872. Credo che egli non avrà difficoltà di fare questa dichiarazione e di prenderne impegno, dappoichè egli stesso, mi piace constatarlo, egli stesso l'ha dichiarato alla Commissione del bilancio, e ciò affinchè si dica che le somme stabilite in bilancio sieno realmente spese e che non si mettono delle cifre solamente *ad pompam*.

Mi riservo poi espressamente di esaminare la situazione contabile del fondo complessivo delle provincie napoletane, quando sarà presentato alla Camera il bilancio di definitiva previsione del 1872.

Questa è la preghiera che intendo rivolgere all'onorevole ministro.

DEPRETIS, relatore. Darò in brevi parole la spiegazione desiderata dall'onorevole Angeloni.

È avvenuto nell'esecuzione della legge del 27 luglio 1869 quello che avvenne nell'esecuzione di molte altre leggi analoghe, quali sono le leggi sulle strade rotabili della Sardegna e della Sicilia e sulle strade comunali obbligatorie. Nei primordi dell'esecuzione di quelle leggi i fondi stanziati in bilancio non furono effettivamente erogati, e il ritardo, nei primi anni, è giustificato dalle ragioni esposte nella relazione, cioè che fu necessario ordinare il personale tecnico per compilare i progetti e i capitolati, sentire il Consiglio superiore e il Consiglio di Stato per aprire gl'incanti e

addivenire alle aggiudicazioni, e dopo queste gli stessi appaltatori, prima di dare principio con attività ai lavori, si sa bene che hanno bisogno di fare i loro apprestamenti, insomma c'è una perdita di tempo che nei primi due anni non si può assolutamente ascrivere a colpa dell'amministrazione. Però l'onorevole Angeloni vedrà dalla stessa relazione del 1871 e da quella del 1872, che per le strade delle provincie napoletane noi camminiamo verso uno stato di cose nel quale potremo spendere l'annuale stanziamento, ed inoltre spenderemo tutte le somme risparmiate negli anni precedenti.

E abbiamo cominciato dall'anno scorso, nel quale abbiamo speso più di tre milioni, e seguiranno quest'anno in cui il ministro s'impegna di spendere sei milioni. Quanto agli anni susseguenti al 1872, siamo certi che la spesa non potrà essere inferiore agli stanziamenti portati dalla legge del 1859 e assai facilmente potrà essere sorpassata.

Ecco la spiegazione unica e vera che io posso dare all'onorevole Angeloni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

LACAVA. Desidererei che l'onorevole ministro avesse la bontà di dichiarare, come poco fa ho detto, cioè che i sei milioni stanziati nel presente bilancio di prima previsione del 1872, per la costruzione di strade nelle provincie napoletane saranno *realmente ed effettivamente spesi* durante l'anno 1872, onde le strade non rimanessero, come al solito, ineseguite, nonostante le cifre e le somme stanziati sui bilanci.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Nei primi anni era difficilissimo lo spendere larghe somme, poichè non si avevano allestiti i progetti d'arte ed il servizio non era ancora organizzato. È ben naturale che, quando si emana una legge che provvede ad opere importanti, bisogna prima di tutto organizzare un servizio.

Dalle notizie che ho raccolte nell'amministrazione dello stato delle opere che si stanno eseguendo, dei progetti approvati e più ancora degli appalti fatti, ne traggio la sicurezza che quella somma sarà spesa nel 1872; soprattutto se all'alacrità dell'amministrazione centrale non si opporranno cause eccezionali.

Ben spesso le piogge prolungate e le intemperie nella stagione invernale, e la malaria nei mesi d'estate si oppongono ad un normale progresso dei lavori. Ma se non incontriamo tali ostacoli, superiori alla volontà degli uomini, credo che l'amministrazione dovrà forse domandare altri fondi nel bilancio definitivo del 1872.

LACAVA. Prendo atto di questa dichiarazione e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Capitolo 63. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 6,000,000.

Capitolo 64. Apertura e sistemazione della rete

stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), lire 3,047,300.

Sul capitolo 65 ha facoltà di parlare l'onorevole Tamaio.

TAMAIO. Mi prenderei la libertà di raccomandare caldamente al signor ministro che interamente si spendessero i due milioni per le strade nazionali della Sicilia entro il 1872.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io credo poter tranquillare l'onorevole Tamaio assicurandolo che la somma che si è iscritta nel bilancio sarà spesa nel 1872.

TAMAIO. Lo ringrazio.

PRESIDENTE. Capitolo 65. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali di Sicilia, lire 2,000,000.

Capitolo 66. Lavori straordinari per le strade nazionali nella provincia di Roma. Per memoria.

PERICOLI. La Commissione del bilancio ha proposto in questo capitolo la soppressione della spesa proposta dal Ministero per i lavori straordinari da farsi nel 1872 per le strade nazionali della provincia di Roma; e dalla relazione si motiva siffatta esclusione per ragione di massima, appunto perchè, essendo una spesa straordinaria e nuova, non potrebbe ammettersi senza una legge speciale.

Riconoscendo giusto quanto ha osservato la Commissione, mi rivolgo alla cortesia dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici per pregarlo a presentare al più presto il progetto di legge relativo a questa spesa, che spero corrisponderà per la sua importanza ai molteplici bisogni delle strade nazionali della provincia romana.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Posso assicurare l'onorevole Pericoli che l'amministrazione sta raccogliendo notizie sulle condizioni della viabilità nella provincia romana. Posso dire però, anche prima che la statistica sia completata, che la provincia romana ha difetto di strade in molte parti. Ma l'amministrazione si farà premura, non di presentare un progetto di legge per l'approvazione delle lire 45 mila che erano state poste in bilancio, ma di proporre, appena lo potrà, ciò che occorre per migliorare la viabilità in generale nella provincia romana, come sta provvedendo a quella di tutte le altre del regno.

PERICOLI. Sono lieto di aver dato occasione al signor ministro dei lavori pubblici di fare la dichiarazione che ha fatta, e lo ringrazio delle disposizioni che ha mostrato su questo proposito, non senza raccomandargli nuovamente che voglia sollecitamente presentare il progetto di legge sulla miglior sistemazione delle strade nazionali della provincia romana.

PRESIDENTE. Capitolo 67. Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 4,588,915.

LACAVALA. Domando la parola.

Debbo constatare con eguale soddisfazione che sia stata messa alla fine in bilancio la somma di 3 milioni

per sussidi alle strade comunali obbligatorie, mentre negli anni scorsi questo sussidio, che pure era voluto dalla legge, non era stato messo che in minime e sparute proporzioni. Ma quello che importa ora di far rilevare è che, sebbene si sia messa la cifra di 3 milioni dal Ministero, e questa sia stata accettata dalla Commissione, pure è probabile che la somma non possa spendersi, se l'attenzione del Ministero non si rivolge ancora alla mancanza d'ingegneri dei quali si difetta in alcune provincie, per cui è difficile avere i progetti stradali.

Io non mi sarei permesso di accennare questa difficoltà, se non l'avessi trovata menzionata in due relazioni diverse presentate dal Ministero stesso. La prima di queste relazioni dice esplicitamente che in molte provincie meridionali difettano gli ingegneri esperti in lavori stradali che esercitano liberamente la loro professione, ed ai quali i comuni possano ricorrere.

E questa mancanza che si lamentava nel 1869 viene ugualmente replicata nella relazione del 1870. Quindi la difficoltà non è ancora superata. Il Ministero prometteva di prendere in considerazione questo fatto, ed era venuto nella determinazione di creare delle squadre d'ingegneri che nelle singole provincie potessero preparare dei progetti delle strade obbligatorie, di cui potessero giovare i comuni.

Ed infatti io so che, circa due anni fa, quando era segretario generale del ministro dei lavori pubblici, l'onorevole mio amico Cadolini, questi credeva che fosse opportuno di far studiare i progetti delle strade comunali da appositi ingegneri inviati dal Governo, poichè altrimenti non era sperabile avere dei progetti in molti comuni del regno e specialmente in quei piccoli comuni, i quali si sa che difettano e di fondi e di abili ingegneri per farli compilare.

L'onorevole Cadolini aveva in mente di far stabilire dal suo Ministero delle squadre di ingegneri *ad hoc*, a condizione però che i progetti d'arte da questi compilati facessero parte dei sussidi che il Governo dovesse dare ai comuni.

Io non entro in questa questione la quale è naturale che sia riserbata al potere esecutivo, ma credo che il Ministero se ne debba occupare. Onde ciò che mi preme di osservare è questo, cioè che per costruire le strade comunali obbligatorie non basta stanziare i tre milioni in bilancio, ma bisogna che il Ministero ovvii alla difficoltà sopra detta perchè è di tutta necessità di avere i progetti di strade comunali. E tanto più insisto su ciò da poichè sono passati i due anni che costituivano il primo periodo che dirò potestativo per i comuni di fare gli eleachi e di compilare questi progetti; ed essendo passato fin dal 1870 questo primo periodo è già incominciato il secondo cioè l'obbligatorio, e per cui secondo la legge sulle strade comunali i prefetti delle provincie debbono far compilare d'ufficio questi progetti.

Laonde, sia per la necessità di far eseguire la legge sopradetta sia per l'articolo 14 di essa che ne fa assoluto imperio ai prefetti, io prego il ministro che volga la sua attenzione su questa difficoltà la quale, diceva, se non si supera è impossibile che noi possiamo avere la costruzione delle strade obbligatorie.

GABELLI. Io sono tanto contento quanto l'onorevole Lacava che delle grosse somme siano stabilite per la costruzione di strade comunali, ma non basta che le grosse somme siano stanziato, perchè fino a quando stanno soltanto in bilancio, esse ingrossano la parte passiva e servono solo a giustificare le domande di provvedimenti finanziari. Occorre che le somme che si mettono in bilancio si spendano effettivamente.

Possono o non possono spendersi i tre milioni messi quest'anno in bilancio dal Ministero?

Il signor ministro dice di sì, poichè gli ha domandati; la Commissione si dichiara dubbiosa, e dopo aver detto delle difficoltà che si frappongono a spendere tutta la somma proposta per la costruzione delle strade nazionali, soggiunge: « anche più difficile a giudizio della Commissione sarà lo spendere la somma stanziata per concorso nelle spese di costruzione delle strade comunali obbligatorie. »

Il ministro dichiara di sì, la Commissione è dubbia io credo che non si possano assolutamente spendere i tre milioni domandati.

Fu presentata al Parlamento una relazione intorno alla costruzione delle strade comunali obbligatorie. Trovo in questa relazione che nel 69 furono costruiti 563 chilometri; di strade comunali nel 1870 ne furono costruite 703.

L'aumento dal 1869 al 1870 è stato di 140 chilometri. Suppongo che gli aumenti si mantengano costanti e che nel 1871 si siano costruiti (non lo so, perchè le tabelle non si hanno) 843 chilometri e che debbansene costruire nel 1872, 983.

Osservo, oltre a quanto ha notato l'onorevole Lacava, che il numero dei chilometri che si progettano annualmente resta presso a poco costante. Infatti nel 1869 si progettavano 1078 chilometri e nel 1870 si progettavano chilometri 1093. Ammettendo che si costruiscano 983 chilometri, ammetto che si costruiscano tutto ciò che si progetta ed è già una ipotesi larghissima, poichè i comuni stessi che avrebbero interesse alla costruzione delle strade difficoltà l'esecuzione della legge, impediscono quindi di potere effettivamente spendere le somme poste a disposizione del Ministero.

Infatti nella relazione si legge:

« È soddisfacente osservare che in 5500 comuni si è compiuta la classificazione; onde quest'operazione rimane da compiersi in 2585 comuni soltanto, mentre nello scorso anno erano 5889 i comuni che non avevano ancora eseguita quest'operazione preliminare. »

In un anno furono dunque 384 i comuni che si sono

prestiti a fare semplicemente la dichiarazione di quali strade avessero bisogno. Se la cosa andasse avanti di questo passo, occorrerebbero nientemeno che sette anni per avere le *dichiarazioni di quali strade occorran*o.

La relazione ci dice che questo è *soddisfacente*; io sono d'opinione contraria. Ammessa la costruzione di 983 chilometri, quantità massima che mi pare si possa ammettere, vedendo gli aumenti annuali, che cosa debbesi spendere? Nella relazione è notato, che nel 1869 si spesero 3,525,295 lire; nel 1870, 3,776,529 lire. Il costo medio di queste strade risulta così in 5660 lire al chilometro. Su questo dato, il costo dei 983 chilometri sarebbe di 5,563,780 lire. Per la legge 30 agosto 1868, lo Stato può concorrere, al massimo, col 25 per cento; lo Stato deve dunque, al massimo, dare per la costruzione dei 983 chilometri, 1,393,945 lire.

Siamo però larghi, ammettiamo che le mie ipotesi, benchè larghissime, siano ancora ristrette andiamo ad un milione e mezzo. Da un milione e mezzo a tre milioni corre la differenza del doppio. Per potere spendere tre milioni, occorrerebbe fare 2160 chilometri, cioè presso a poco quattro volte quanto s'è fatto nel 1869, più di tre volte quanto s'è fatto nel 1870. Credo che ciò sia assai difficile e credo quindi che sia assai difficile poter raggiungere la somma che si vuole stanziare.

Poichè ho la parola, mi permetta la Camera di dire qualche cosa intorno alla legge 30 agosto, ed alle modificazioni... (*Rumori d'impazienza continuati*)

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, la prego di tener conto delle circostanze in cui si trova la Camera.

GABELLI. Dirò brevissime parole.

PRESIDENTE. Ella vede che la Camera è impaziente di procedere nella discussione.

GABELLI. Non mi resta più che a fare un'osservazione...

PRESIDENTE. Su che cosa, onorevole Gabelli?

GABELLI. Su cose attinenti alla legge.

PRESIDENTE. Ne parleremo in un altro momento, onorevole Gabelli, ora la Camera è impaziente.

GABELLI. Si tratta sempre di questo capitolo.

PRESIDENTE. Sì, ma dovremo tornarci fra qualche mese quando verrà in discussione il bilancio di definitiva previsione.

GABELLI. Allora farò una semplice dichiarazione.

Dichiaro che sarei contentissimo che la legge fosse modificata nel senso di dare al Governo facoltà di spendere più di quanto è stabilito, sarei contentissimo che il Governo potesse assegnare il sussidio anche quando i comuni non avessero raggiunto quel tale *maximum* stabilito dalla legge; sarei contentissimo che il concorso del Governo andasse anche al 50 per cento di quanto spendono i comuni.

Propongo quindi alla Camera il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ammettendo che la legge per la costruzione obbligatoria delle strade comunali debba essere

modificata, invita il Ministero a presentare nel corso della Sessione il relativo progetto. »

Propongo pure la riduzione del capitolo a 1,500,000 lire.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetterà la Camera di presentarle alcune brevissime osservazioni sopra questo argomento della massima importanza.

Prima di tutto dirò, che il Governo non crede per verun modo d'accettare ordini del giorno che possano vincolare la sua azione. Esso, per disposizione della stessa legge, deve, ove ne sia il caso, in ogni anno proporre quei provvedimenti legislativi che l'esperienza gli dimostri opportuni; e nello stesso tempo ha facoltà di provvedere alla migliore attuazione della medesima per decreti reali.

Il Governo sta studiando se veramente occorranò modificazioni alla legge, e ben può venire nella determinazione di fare alcuna proposta di modificazione alla Camera. Ma, finchè questo bisogno non sia veramente riconosciuto, non saremo certo noi che vorremo con un vago dubbio menomare l'autorità di una legge, la quale ha già cominciato a funzionare, e funziona molto bene in non poche provincie del regno, e che speriamo possa funzionare benissimo anche nelle altre.

Intorno agli effetti di questa legge, io ho profondi convincimenti, che amo accennare alla Camera confortandoli con alcuni dati ufficiali.

Convengo coll'onorevole Lacava, che il punto più arduo a superare sia quello della preparazione su vasta scala dei progetti per la costruzione delle strade comunali: ma ho il piacere di assicurarlo, che i progetti sono stati spinti con tanta alacrità da parte delle amministrazioni locali, che in questi giorni abbiamo già dei progetti approvati per chilometri 4516, e che alla fine di marzo ne avremo per altri chilometri 2084: dimodochè avremo al principio della campagna di primavera progetti per circa chilometri 6600 di strade di possibile esecuzione, i quali importano l'enorme somma di 79 milioni.

Non in tutte le provincie del regno vi sono però dei progetti approvati. Ma siccome siamo entrati nel secondo periodo dell'attuazione della legge, ossia nel periodo obbligatorio, così l'amministrazione centrale si è già rivolta a tutte le prefetture del regno acciocchè facciano eseguire d'ufficio, ove sia necessario, i progetti, raccomandando però loro di non inceppare o smorzare per verun modo quell'iniziativa locale, che potesse sorgere, anche mercè qualche eccitamento da parte del Governo.

È convincimento del Governo che, non solamente possiamo spendere i tre milioni in quest'anno, ma che forse i tre milioni non saranno sufficienti. A molti, i quali non avranno preso in considerazione questo immenso argomento delle strade comunali obbligatorie, quest'asserzione potrà sembrare meravigliosa. Non è a noi permesso di giudicare dell'avvenire di questa legge

da quello che si è fatto per lo innanzi; perchè da una parte è da considerare che fino ad ora non eravamo ancora nel periodo obbligatorio, dall'altra che l'attuazione di questa legge nei primi anni doveva necessariamente presentare moltissime difficoltà.

All'attuazione di questa legge debbono cooperare i comuni, debbono cooperare, direi, tutti i cittadini. Infatti, la legge per la costruzione delle strade obbligatorie si basa essenzialmente sulla prestazione in natura, la quale, entrando pel 50 per cento almeno nel costo delle strade, sanziona quel fecondo principio, che chiama al compimento di opera così utile, a fianco del contribuente in denaro, il concorso materiale di tutti i componenti la gran famiglia comunale.

E se dobbiamo prendere esempio da quel che si fa altrove, noi vediamo che in Francia, nell'ultimo anno che precedette la guerra, nel 1869, si spese per le strade obbligatorie, in forza di una legge simile a questa nostra, l'enorme somma di 147 milioni, facendosi in un anno 13 mila chilometri di strade. Questo fatto dimostra che un'amministrazione solerte non può supporre di non aver modo di spendere in Italia 3 milioni all'anno, che non rappresentano infine neanche il 12 per cento di quanto si erogò in Francia nello stesso periodo di tempo.

PRESIDENTE. L'onorevole Parpaglia ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. Richiamo l'attenzione del signor ministro sopra un fatto che credo grave.

L'iscrizione delle somme in questo capitolo è conseguenza della legge 30 agosto 1868; con questa legge si provvedeva perchè l'Italia fosse dotata di una rete stradale comunale.

Il voler pretendere che alcuni comuni, specialmente quelli posti in condizione alpestre e montuosi, costruiscano le strade coi mezzi indicati dalla legge, è impossibile.

Ora, vi sono dei comuni i quali hanno costruito queste strade col fare il sacrificio di vendere o tutto o parte del patrimonio che possedevano, oppure con disfarsi della dotazione di qualche istituto che avevano. Ebbene questi comuni hanno chiesto il sussidio, e fu loro denegato, ritenendo che una volta che questi comuni avevano ed ebbero dei mezzi per costruire le strade comunali, non era il caso di dar loro alcun sussidio.

Io credo che i comuni i quali non solo costruiscono le strade, ma le fanno presto, siano degni di sussidio, ma ben anche di premio, perchè all'Italia interessa, non tanto di avere strade, ma di averle quanto più presto, in quanto che dalle strade comunali noi dobbiamo ripetere il miglioramento economico commerciale, ed anche agricolo del paese.

Quindi io prego il signor ministro perchè voglia provvedere a che questi comuni possano avere il sussidio.

Io ritengo che l'accordare il sussidio a questi co-

muni se non è forse troppo conforme alla lettera della legge, è certamente conforme allo spirito che vuol venire in soccorso dei comuni che fecero e vogliono fare degli ingenti sacrifici per costruire le loro strade comunali.

Se poi il signor ministro si trovasse nell'impossibilità assoluta di potervi provvedere, mi raccomando a lui perchè veda il mezzo onde poter riparare a questo inconveniente che è un'ingiustizia, perchè il miglior mezzo di incoraggiamento che possiamo dare ai comuni per costruire le strade, è di affidarli solennemente che, qualunque sia il sacrificio che essi facciano, pur disfacendosi dei loro beni stabili, pur alienando porzione delle dotazioni degli istituti che hanno, il Governo viene sempre e costantemente in loro soccorso con un assegno stabilito in proporzione dalla legge del 1868.

Io sono sicuro che il signor ministro non avrà difficoltà di venire in sussidio di quei comuni che vogliono portare a termine le reti stradali comunali, il che è nel desiderio di tutti.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole De Blasio.

DE BLASIO TIBERIO. Io non ignoro che il fenomeno oggi già rilevato, di non essersi potuto spendere i fondi allogati per le strade obbligatorie, avesse richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; anzi mi sono passate sott'occhio delle circolari da lui emanate per raccogliere le notizie intorno alla funzione della legge delle strade obbligatorie comunali ed agli ostacoli che hanno prodotto il fenomeno deplorato.

So che da molte provincie è stato risposto all'onorevole signor ministro, presentandogli tutte quelle considerazioni che l'attuazione pratica della legge aveva suggerito.

So che è nelle intenzioni del signor ministro di portare dei miglioramenti nella legge che possano condurci al conseguimento del fine tanto desiderato. Ma la relazione del bilancio, ed il signor ministro oggi, in risposta all'onorevole Lacava, fecero una dichiarazione intorno alla quale io mi permetto di dare qualche ulteriore spiegazione, onde condurci ad una risoluzione che possa farci conseguire più facilmente lo scopo.

Pare che il signor ministro e l'onorevole Commissione siansi molto preoccupati della mancanza d'ingegneri per la formazione dei progetti. A questo riguardo mi permetto di ricordare che il Governo ha fatto una prova. La provincia di Reggio di Calabria è stata, mi permetta di dirlo, una delle poche diligenti nell'attuazione di questa legge, e fu aiutata dal Governo dandole 10,000 lire per lo studio di progetti. I progetti colle 10,000 lire furono fatti in modo che meritarono amplissima lode da tutte le giurisdizioni a cui furono sottoposti, per cui la provincia di Reggio domandò un aiuto ulteriore per proseguire nella sua

opera. Le fu negato, e le fu detto che non si poteva ulteriormente soccorrerla.

Faccio notare che questa tal pretensione della provincia di Reggio di Calabria aveva un fondamento di giustizia, perchè essa domandava al Governo un sussidio dopo avere speso lire 200,000 e più di fondi provinciali per fare dei progetti delle strade obbligatorie comunali.

Il signor ministro lo sa e lo può constatare, la provincia di Reggio ha fatto buona parte dei suoi progetti; ma se essa, mettendo sul suo bilancio una cifra di 36,000 lire annue, e sino da quattro anni fa, ha sopperito in gran parte a questi studi, pure non si trova ancora nella condizione che dovrebbe e che vuole avere, cioè di possedere tutti i progetti. Nè quello che dice l'onorevole ministro, cioè che vi sia già una tal massa di progetti presentati che esaurirebbe il fondo posto in bilancio, è soddisfacente; ed io mi permetto di fargli osservare che, in materia di strade obbligatorie, la pratica ha insegnato che di progetti se ne abbia quanti più se ne può, imperocchè il progetto è il pernio, è il nucleo su cui si deve muovere tutto intero l'edificio della legge. Quando il prefetto o la deputazione provinciale (poichè la deputazione provinciale ha preso molto energicamente la parte di promuovere queste opere), dico dunque, quando il prefetto o le deputazioni si accingano a dare movimento a questa legge, hanno bisogno, come primo dato, di avere il progetto sott'occhio, poichè senza il progetto non si può procedere nè alla costituzione del fondo speciale, nè a nulla; poichè nel progetto vi è una parte tecnica che si riferisce alla legge; vi è una parte morale che genera tutto quel movimento, quella buona volontà che è necessaria nelle popolazioni per prestarsi con la mano d'opera.

Ora, se l'autorità e i prefetti dovessero cominciare dal fare i progetti con mettere obbligatoriamente la spesa in bilancio, noi avremmo due inconvenienti: primo, che avreste rimandata d'un anno la formazione del progetto, perchè occorre un anno onde sieno dichiarate obbligatorie quelle spese e poste d'ufficio sui bilanci; secondo, avreste l'inconveniente che, allorchè noi prendiamo ad esaminare la posizione dei comuni, non dal punto di vista speciale del Ministero dei lavori pubblici, ma anco del Ministero dell'interno, noi scorgiamo che i comuni si trovano, nelle provincie specialmente che si sono date un poco da fare per le opere pubbliche, in tali condizioni, che è ben difficile che si possano aggravare obbligatoriamente delle spese i loro bilanci.

Ma mi si dirà: se non possono aggiungere delle spese ai loro bilanci per gli studi, come possono attendere alla costruzione delle strade? Ci attenderanno mercè quei fondi speciali che si hanno a creare e mercè quel tale entusiasmo che genera il movimento ad un momento determinato. Quindi è che io pregherei l'o-

norevole ministro che volesse trovar modo di far nuovamente fornire delle somme, almeno alle provincie volonterose, alle provincie che avrebbero del personale da impiegare in istudi, e quando questi studi fossero fatti, conseguissimo ciò che è tanto desiderato.

SORRENTINO. Io mi era proposto di non prendere la parola in questa discussione, ed è facile capirne il perchè; ma, ora che ho visto sedere al banco dei ministri tanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici quanto quello dell'interno (poichè ciò che io chiedo di sapere riguarda l'uno e l'altro), mi sono spinto a prendere la parola.

Domando anzitutto se gli agenti del Governo hanno obbligo di promuovere queste strade obbligatorie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma certo.

SORRENTINO. Perdoni, mi lasci spiegare.

Ma se gli agenti del Governo, invece di favorirle, le attraversano, quale sarà il rimedio? È questa l'ultima dichiarazione che io pretendo dal Ministero. (*Segni di impazienza del ministro dei lavori pubblici*)

Scusi: narro i fatti, perchè ho da sapere che via si deve battere.

Voci a sinistra. Avanti! avanti!

SORRENTINO. Il municipio di Gragnano è uno dei comuni che merita considerazione.

Fino dal 1860 senti il bisogno di fare le strade; fece i progetti e li presentò al Genio civile; furono questi progetti approvati dalla prefettura, dalla deputazione provinciale, e si ebbe perfino un sussidio dal Ministero dei lavori pubblici. Tutto ciò avvenne molto prima della legge del 1868 che dichiarava le strade obbligatorie. Al 1868, promulgata la legge, furono invitati tutti i comuni a fare l'elenco delle strade obbligatorie, ed io ricordo che venivano ogni settimana circolari dal Ministero dei lavori pubblici, quando reggeva quel Ministero l'egregio Mordini, il quale eccitava i municipi a fare da parte loro ciò che si conveniva. Il municipio di Gragnano fece perfettamente ciò che richiedeva il Ministero, fece il suo elenco di strade obbligatorie e lo mandò per l'approvazione. Il prefetto mandò l'elenco al Genio civile, l'ufficio tecnico dichiarò che sull'elenco fatto alcune strade si potevano ritenere obbligatorie, altre no. Siccome dal sotto-prefetto si volevano contrastare le strade per certi fini politici, sorse un reclamo. Sorto il reclamo fu esaminato dagli ingegneri un'altra volta l'elenco per sapere quale fondamento esso aveva. Ciò non basta. Il sotto-prefetto andò lui stesso sul luogo a verificare se quelle strade potevano ritenersi o meno obbligatorie. E nemmeno questo basta; venne il prefetto stesso a vedere anche lui le strade, e dopo tutto questo il signor prefetto fece la dichiarazione di obbligatorietà di quelle strade contenute nell'elenco. Si doveva dar mano alla esecuzione ed il municipio aveva prese tutte le misure per potere riuscire alla costruzione delle strade suddette. Il Consiglio comunale deliberò che si proce-

desse agl'incanti; si bandirono le aste, e sul meglio, quando rimase l'appalto aggiudicato ad un concorrente, viene il prefetto a dichiarare nulla l'asta. Perchè annullare l'asta? Perchè chi era andato a concorrere non aveva la patente di appaltatore. Ma chi era andato a concorrere aveva licitato per altra persona da nominarsi la quale era un appaltatore patentato. Si voleva un pretesto ed il pretesto vi fu per non menare buono quest'appalto. Sorse allora contestazione tra l'appaltatore ed il comune... (*Rumori*) Qui non si vuol sentire che parole, perchè i fatti sono scottanti. Noi vediamo che il Governo che ci dovrebbe dare aiuto, invece ci combatte. Dunque, domando io, quali saranno i provvedimenti, quali saranno i rimedi? Quando l'autorità pubblica mette tutte le sue forze per attraversare queste cose, le quali sono di suprema necessità, che sono desiderio di tutti, di cui si sente bisogno estremo, io non so a chi ricorrere. Si possono trovare mille cavilli, come appunto cavilli sono questi che hanno trovato le autorità politiche.

LANZA, presidente del Consiglio. Quali sono i cavilli? Si spieghi. (*Interruzione del deputato Lazzaro, rivolta al deputato Sorrentino*)

PRESIDENTE. Lasci parlare, onorevole Lazzaro; non interrompa.

LAZZARO. È il signor presidente del Consiglio che ha interrotto pel primo.

PRESIDENTE. Faccia silenzio.

LAZZARO. Non si devono usare due pesi e due misure. (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Non interrompa.

LAZZARO. Domando la parola per un fatto personale.

SORRENTINO. Non è cavillo questo? Fatta l'aggiudicazione nei termini legali e con le forme legali, rimase aggiudicatario uno dei concorrenti, e nei termini di legge questi dichiara la persona anonima, e questa persona è capace, in quanto che è appaltatore riconosciuto dallo stesso municipio. Cosa mancava per la legalità dell'atto? Dopo ciò può esservi dubbio che la questione della qualità dell'appaltatore era un cavillo? Ebbene il maestro dei cavilli se ne servì per buona ragione, ed annullò la subasta.

Da ciò che cosa ne venne? Vedete dove giunge il capriccio! Una lite s'impegna tra l'appaltatore ed il municipio; viene il sindaco dinanzi al Consiglio comunale e chiede che sia autorizzata la lite. Il Consiglio comunale dice: voi avete mancato al vostro dovere, in quanto che, nei termini di legge, voi dovevate sottoscrivere il contratto; voi non avete voluto sottoscrivere; voi vi siete fatto menare nelle vie oblique dall'autorità politica, e volete che adesso tutte le conseguenze che derivano da questo fatto, cioè che tutte le multe, tutti i danni e interessi, tutte le spese del giudizio gravitino sul municipio? Così il Consiglio comunale diede apertamente un voto di riprovazione al sindaco, e la Giunta fece lo stesso.

Il prefetto non mancò a se stesso, ed annullò ancora questa disposizione; siamo ora al Consiglio di Stato, e si sa oramai come suole giudicare il Consiglio di Stato.

Domando io: a queste cose c'è o non c'è rimedio? Se c'è, provvedete; se non c'è, tanto meglio.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Lazzaro per un fatto personale.

LAZZARO. Quando l'onorevole Sorrentino parlava, l'onorevole ministro dell'interno lo ha interrotto. Allora io ho detto all'onorevole Sorrentino: *Continue*. Quindi, se l'onorevole presidente voleva redarguire colui che ha interrotto, doveva cominciare a redarguire l'onorevole presidente del Consiglio: redarguenlo solamente me, egli non è stato giusto.

Io voglio sperare che egli si sia accorto della mia interruzione, e non di quella dell'onorevole presidente del Consiglio; ma siccome questo fatto non è il solo, poichè altre volte se ne sono avverati de' simili, così ho chiesto la parola per un fatto personale per spiegare il perchè io aveva eccitato l'onorevole Sorrentino a continuare il suo discorso, e non lasciarsi imporre dalla interruzione fatta dall'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Procurerò di giustificare la mia interruzione.

L'onorevole Sorrentino si dirigeva precisamente a me collo sguardo e col gesto, provocandomi a dare una spiegazione (*Segni affermativi del deputato Sorrentino*), perchè, secondo lui, le autorità politiche ricorrono a cavilli, a sotterfugi per impedire la costruzione di queste strade comunali. Quindi è naturale che io dovessi irresistibilmente esclamare: ma quali sono questi cavilli, questi sofismi a cui si ricorre? Ecco come è venuta l'interruzione.

Ma non aggiungi altre parole fuori di queste; di modo che ben vede che posso essere scusato di questa interruzione.

PRESIDENTE. Onorevole Lazzaro, io respingo la sua insinuazione od accusa, comunque sia, che io possa spesso mancare al mio ufficio.

Se non ho fatto osservare al presidente del Consiglio che egli non doveva interrompere, è appunto perchè egli non faceva che un invito all'onorevole Sorrentino. E questo non dava a lei il diritto d'interrompere. Se poi qualche volta io non compio strettamente il mio ufficio, egli è quando non faccio richiamo all'onorevole Lazzaro per le interruzioni che va facendo. (*Si ride*)

LAZZARO. Non è il caso di ridere, e molto meno da far frizzi di cattivo genere; qui ci è il decoro di un deputato in giuoco. Dico adunque che io non ho fatto insinuazione di sorta, ma ho dichiarato apertamente la mia idea. Non era una insinuazione; era, se si vuole, un'accusa, ed io l'ho fatta apertamente.

Respingo adunque la parola *insinuazione*, colla quale il signor presidente ha qualificato le mie parole.

Dopo ciò non ho più nulla a dire, se non che ripetere che insinuazioni non è mia abitudine il farne.

PRESIDENTE. Onorevole Lazzaro, io ho detto che ella aveva fatto o un'accusa od una insinuazione, perchè aveva detto che spesso accade che si verificano di questi fatti, cioè che non tengo una norma eguale per tutti. Ora, se queste parole contengono un'accusa, io la respingo; se una insinuazione, io dichiaro che è immeritata, e che è solo meritata quando, a termini del regolamento, non richiamo lei allorchè interrompe.

LAZZARO. Io non merito i suoi richiami.

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

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Aggiungerò al già detto intorno a questo argomento pochissime parole. In primo luogo all'onorevole De Blasio faccio osservare, che noi siamo attualmente nel periodo obbligatorio, cioè dopo i due anni dall'attuazione della legge, e che l'amministrazione non solo ha facoltà, ma dovere di far compilare i progetti, quando essi non sono fatti spontaneamente, come del pari ha il dovere di far eseguire i lavori d'ufficio. E l'amministrazione intende di entrare francamente in questa via, se in alcuna provincia non si manifesti quella alacrità spontanea, che in generale io scorgo con grandissimo piacere svilupparsi in molte, colla miglior speranza di ottimi risultati.

Nè ha da temere l'onorevole De Blasio che entrati una volta in questa via, noi perderemo tempo; perchè, dove s'è necessario, le spese dei progetti saranno anticipate dallo Stato, per rivalersene sui comuni.

Spero che l'onorevole De Blasio sia contento di questa dichiarazione, che significa che non si vuole perdere tempo.

All'onorevole Sorrentino poi debbo dire che, avendo io sotto gli occhi l'elenco dei comuni i quali si sono diretti al Ministero per avere delle sovvenzioni per strade comunali, non trovo registrato il comune di Gragnano...

SORRENTINO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... di maniera che non so dire, se il comune di Gragnano mai si sia rivolto al Ministero dei lavori pubblici per domandare sussidi: e l'onorevole Sorrentino sa che per avere sussidi dallo Stato bisogna avere costituito il fondo speciale.

Debbo poi dire che in generale i prefetti e sottoprefetti si mostrarono solleciti per l'attuazione di questa legge; e lo prova il fatto che spontaneamente da tutte le provincie ci vengono molte domande, e che, come dissi, si hanno in pronto progetti per la somma di 79 milioni. Di guisa che, invece di partire parole scoraggianti da questa Camera alle autorità politiche, le quali, elevandosi all'altezza della loro missione, hanno compresa la grande importanza di dotare il regno di strade e di mettere tutte le provincie in prospere condizioni, io credo che debba partire dal

Parlamento una parola di approvazione e di incoraggiamento.

L'opera a cui ci mettiamo non è agevole sicuramente, e se cominciamo coll'abbassare gli spiriti di coloro i quali debbono rivolgere i loro sforzi e le loro cure a superare tante difficoltà, io seriamente non credo, e me ne appello a tutte le parti della Camera, che facciamo cosa utile al paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Sorrentino, per esaurire l'incidente, ha facoltà di parlare.

SORRENTINO. Io sono dolente perchè non sono stato punto capito dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Mi pare che i fatti da me accennati riguardano più il ministro dell'interno che quello dei lavori pubblici.

Il comune di Gragnano non si è mai rivolto al ministro per avere sussidio e aiuto, che anzi è stato impedito di farlo, ed è ciò di cui mi dolgo.

Il municipio di Gragnano ha fatto tutto il possibile per mettersi nelle condizioni di ottenere il sussidio; ma una mano si è abbassata sopra di lui e una mano gli sta ancora sul collo per impedire che fosse aiutato, anzi che gli si permettesse di costruire quelle strade.

Gli è ben diverso il mio punto di partenza: io ho detto anzi che, prima che fosse pubblicata la legge del 1868, il ministro dei lavori pubblici d'allora concedette 10,000 lire di sussidio prima della legge. Ma, dopo pubblicata la legge, il comune di Gragnano ha fatto quanto era in lui per potersi mettere nella condizione di ricevere quel sussidio, formando e stanziando il fondo per la strada, procedendo agli appalti, e per venire di poi dinanzi al Ministero con le carte in regola, e dire: ecco le condizioni che io ho adempiute da parte mia, ora adempite alla vostra.

Ma una volta che tutto questo si impedisce di farlo, per le ragioni addotte, io credo che non siano le risposte dell'onorevole ministro corrispondenti alla mia domanda.

MINISTRO PER L'INTERNO. Per quanta attenzione io abbia prestato alle parole e alle accuse dell'onorevole deputato Sorrentino, non sono arrivato a comprendere, quali fatti egli creda di aver a imputare alle autorità politiche, e come da parte di esse sia provenuto il ritardo alla esecuzione di questa strada, o l'essersi impedito che queste pratiche avessero il loro corso ordinario.

Io ho sentito a ripetere più volte che il prefetto e il sotto-prefetto hanno messo ostacoli, che hanno attraversato con mezzi più o meno subdoli l'esecuzione di questa strada; che queste autorità hanno tardato più del dovere a fare quegli atti che loro incombevano per la costruzione a effettuarsi della strada; che a dispetto della legge e dei regolamenti, hanno impedito alle autorità locali di dar corso a questi lavori; ma poi non ho sentito provare neppure uno de' fatti asseriti. Per conseguenza io ritengo gratuite le accuse dell'onore-

vole Sorrentino, contro le autorità, in questo affare del comune di Gragnano. E non posso che ripetere in genere quanto asseriva testè l'onorevole mio collega dei lavori pubblici, che sempre i prefetti e sotto-prefetti hanno spiegato tutto lo zelo possibile per spingere i comuni a stanziare nel loro bilancio le somme preventive che si richiedono, a tenore di legge, per procedere alla costruzione di tali strade, e che hanno fatto tutto il poter loro per sollecitare, all'uopo, gl'impiegati del Genio civile, affinchè allestissero in tempo i progetti occorrenti. Anzi, ancora ultimamente, in seguito ad una circolare che io diramai a tutte le autorità politiche locali, affinchè cercassero di spingere con la massima attività questi progetti, per dar lavoro alle genti bisognose, massime nella stagione invernale, da tutte le risposte che ho ricevuto, e all'uopo potrei sommariamente farle conoscere, risulta che esse si adoprano a questo scopo con molto frutto. Cosicchè si può dire che in quasi tutti i comuni del regno, più o meno, si sono preparati dei lavori onde sopperire nell'invernale stagione ai lavori privati che per avventura potessero mancare.

In conseguenza, sino a prova contraria, finchè non si addurranno fatti positivi, documentati, dai quali risulti che le autorità politiche hanno mancato al debito loro, io debbo assolutamente respingere qualsiasi accusa generica a questo riguardo.

Se l'onorevole Sorrentino ha conoscenza di tali fatti, se egli ne ha le prove le adduca, e non mancherà occasione, qualora vi sia dissenso tra me e lui, che si possa venire ad una discussione. Se egli avrà la compiacenza di comunicarmi questi fatti, io prenderò le informazioni opportune, giacchè è impossibile, o signori, che un ministro si trovi pronto a rispondere sopra fatti parziali, sopra una molteplicità di casi particolari, quando è preso all'improvviso. Quando dunque egli mi somministrerà la prova che qualche autorità politica o qualche funzionario dipendente dal Ministero dell'interno, abbia in qualsiasi modo cercato, o per influenza o per mala volontà, non dico di violare un regolamento, un ordine, un'istruzione, ma di pur rallentare più del dovere il corso di queste opere, sia certo che prenderò i provvedimenti necessari. Ma se tali fatti non sieno, come io stimo, provati, l'onorevole Sorrentino vorrà egli stesso riconoscere che per avventura non è stato bene informato.

SORRENTINO. Io accetto l'invito che mi fa l'onorevole ministro, e darò in iscritto, e sottoscritti, tutti i chiarimenti. Debbo però aggiungere una dichiarazione: ed è che accuse vaghe io non ne fo; le fo precise e sono pronto a prenderne tutta la responsabilità. Ho citato fatti; se ne vogliono sapere di più, son pronto a dirli; ma, poichè l'onorevole ministro mi ha invitato a dare i chiarimenti a lui, mi astengo dall'andare più oltre.

CADOLINI. (*Della Giunta*) Mi restringerò a parlare della proposta dell'onorevole Gabelli, il quale inten-

derebbe che la somma proposta per questo capitolo fosse ridotta.

L'onorevole Gabelli ha creduto dimostrare che questa somma non si potrebbe spendere nel 1872, accennando il numero dei chilometri che furono costruiti negli anni scorsi. Egli ha creduto di poter dedurre che nell'anno 1872 non si potranno costruire tanti chilometri quanti saranno necessari per potere impiegare in sussidi governativi la somma che si propone.

L'onorevole Gabelli deve notare, e deve notare la Camera, che i sussidi non sono dati nell'anno stesso in cui vengono decretati. Innanzitutto bisogna che i comuni facciano compilare i progetti, poi che i comuni stessi prendano le relative deliberazioni; quindi viene il momento nel quale, in base ai progetti ed alle deliberazioni dei comuni, il Governo decreta i sussidi. Quando i sussidi sono decretati, allora incomincia la costruzione delle strade, la quale richiede sempre un certo periodo di anni. Così i sussidi che vengono decretati in un anno, sono impiegati negli anni successivi. Credo pertanto chiaramente dimostrato che l'addurre il numero dei chilometri costruiti in un anno non vale a dimostrare la quantità di chilometri di strada che si possono costruire negli anni successivi. E siccome il progresso che si fa in questo genere di lavori cresce in ragione geometrica collo sviluppo dei lavori medesimi, credo che si possa tener per fermo che la somma proposta dal Governo in questo capitolo per l'anno 1872, ancorchè non possa essere spesa nel 1872, deve pure essere a disposizione del Governo, affinchè egli possa in tempo decretare i sussidi che dai comuni sarebbero richiesti e che verranno pagati negli anni successivi.

Mi limito a queste poche parole e spero che la Camera vorrà senz'altro adottare il capitolo com'è stato proposto.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, mantiene la sua proposta?

GABELLI. Mi permette di dire due parole?

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GABELLI. L'onorevole Cadolini ci ha fatto osservare che non tutto quello che viene stanziato in un anno, si spende in quell'anno medesimo.

Che non si spenda in quell'anno è verissimo, e perciò si hanno i residui degli anni antecedenti; ma questi residui li abbiamo quest'anno in bilancio, e li avremo pure l'anno venturo. Io ho tenuto conto soltanto dei 3 milioni decretati per quest'anno, e non dissi una parola delle lire 1,858,815, che sono l'avanzo dell'anno passato. La stessa identica cosa avverrà l'anno venturo. Questa è la sola risposta che faccio, e mi pare che basti.

Poichè ho la parola, dichiaro di ringraziare l'onorevole presidente, il quale ha dato libertà a tutti gli altri oratori di svolgere alcune idee, che avrei svolte anch'io. Credo che abbia fatto benissimo, perchè lo hanno fatto molto meglio di me: però hanno taciuto

molte cose, che io avrei dette, e fra le altre una relativa alla penuria d'ingegneri.

Io credo che gl'ingegneri non manchino all'Italia; fino a che veggio i nostri ingegneri andare a costruire le strade ferrate nella Turchia, io dico che essi non mancano; quello che manca è la volontà nei comuni di adoperarli questi ingegneri, come manca l'autorità governativa di far rispettare la legge sulle professioni, giacchè molte volte i progetti sono presentati da chi non è ingegnere, epperò vengono degli strafalcioni di genere nuovo. Io ho dovuto verificare dei progetti, ed ho trovato in uno fra gli altri, che mentre la differenza vera di livello era di 430 metri, essa era stata calcolata ed esposta in 196.

Quando si presentano e si assumono a guida progetti di questo genere, è ben naturale che la costruzione delle strade non possa andare. Il Governo dovrebbe farla rispettare la legge sulle professioni, pretendendo che i progetti siano dati da chi è autorizzato alla professione; così i nostri ingegneri non sarebbero obbligati ad andare in Turchia a cercar lavoro, mentre qui si fanno lamenti perchè d'ingegneri vi sia penuria.

PRESIDENTE. Mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

GABELLI. Ritiro l'ordine del giorno, e mantengo la proposta di riduzione della cifra a lire 1,500,000.

Voci. Ai voti! ai voti!

CADOLINI. (*Della Commissione*) Io vorrei soltanto osservare che i residui a cui ha accennato l'onorevole Gabelli sono residui già impegnati; e così il Governo ha bisogno dell'intera somma per gl'impegni che deve prendere nel 1872.

Credo che a ciò vorranno aderire tutti coloro i quali, prendendo una cognizione esatta della legge, veggano come questa funziona.

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli propone che lo stanziamento al capitolo 67, *Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie*, proposto in lire 4,588,915, sia ridotto a lire 1,500,000.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(Non è appoggiata.)

Rimane dunque lo stanziamento come era proposto.

(Sono altresì approvati i seguenti:)

Capitolo 68. Strada nazionale da Cuneo alla Francia per il colle dell'Argentiera, numero XIV. Compimento dei tronchi in lacuna, lire 66,500.

Capitolo 68 *ter*. Indennità ai proprietari per antiche espropriazioni in Lombardia, lire 19,100.

Seguono quindi 11 capitoli registrati per memoria.

Acque. — Naviglio grande di Milano. Costruzione di un argine sulla sponda sinistra del Ticino.

Canale Martesana e fossa interna di Milano. Pavimentazione del fondo del canale nel tronco tra il ponte di Colombiolo e Cernusco.

Canale naviglio di Modena. Costruzione di tre idro-

metri, uno ai Mulini Nuovi, il secondo ad Albereto, il terzo a Bastiglia.

Canale Bussè in provincia di Verona.

Fiume Po (Piacenza). Costruzione di un magazzino idraulico in un punto centrale da determinarsi.

Fiume Po in provincia di Parma. Costruzione di due idrometri, l'uno a Zibello, l'altro a Cottaro.

Fiume Po in provincia di Mantova. Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di Sabbioneta.

Torrente Parma in provincia di Parma. Costruzione di cinque idrometri lungo il torrente, tre a sinistra e due a destra.

Torrente Enza in provincia di Parma. Impianto di due idrometri, l'uno a Desenzano, l'altro a Coenza.

Fiume Secchia in provincia di Mantova. Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di S. Benedetto.

Fiume Sile in provincia di Venezia. Costruzione di un magazzino idraulico a Cava Zuccherina.

Capitolo 69. Fiume Santerno in provincia di Ravenna. Rettifica del tronco fra la botta Montebottone e Bazzine superiore (Spesa ripartita), lire 27,000.

Al capitolo *Lavori straordinari per la navigazione del Tevere*, non vi è somma stanziata.

LENZI. Domanderei al signor ministro perchè non venne stanziata questa partita di lire 67,500.

PRESIDENTE. Ma quello stanziamento di lire 67,500 riguarda il bilancio del 1871.

DEPRETIS, *relatore*. Darò io la spiegazione desiderata dall'onorevole proopinante.

Mi pare che egli si meravigli come nel bilancio del 1872 non ci sia alcun stanziamento relativo alle opere del Tevere. Io lo prego di ricercare questo stanziamento nel bilancio del 1871 e vedrà che in quel bilancio la somma proposta di 67,500 lire fu divisa in due parti, di cui l'una di 27,000 lire, fu mantenuta fra le spese straordinarie, l'altra parte, di circa lire 40,000, fu portata nella parte ordinaria del bilancio; per modo che, se quest'anno non vede più nella parte straordinaria nessuna somma relativa alle opere idrauliche del Tevere, ciò deriva solo da che le spese che riguardano il Tevere figurano già nella parte ordinaria del bilancio e sono riunite nella somma ivi stanziata di lire 3,600,000 insieme alle altre opere idrauliche di tutto il regno.

LENZI. Io mi dichiaro soddisfatto di questa spiegazione e non mi resta che a fare una sola preghiera all'onorevole ministro, ed è quella che al più presto possibile venisse presentata una legge a questo proposito, perchè tutti sanno ciò che è accaduto l'anno scorso a Roma.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ignora certo l'onorevole proopinante come il Governo si sia occupato fino dai primi giorni che venne a Roma della sistemazione del Tevere. Studi accurati furono commessi ad una Commissione di uomini autorevolissimi nelle materie idrauliche, la quale lungamente e con ponderazione li discusse. Ora i risultati di questi lavori stanno sotto la nostra considerazione, ma non siamo ancora in grado di manifestare alla Camera i provvedimenti che dovranno essere adottati.

Io confido che un partito si possa prendere dal Governo sollecitamente, e ritengo che la Camera sia convinta della buona volontà del Ministero su questo importantissimo oggetto.

LENZI. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni.

BACCELLI. Vorrei sapere se nelle spese riguardanti il Tevere vi sia compresa anche quella riguardante la riattazione del ponte Salaro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Invero sono state proposte alcune opere intorno ai ponti della città di Roma; ma allo stato delle cose non sono in grado per verun modo di esporre alla Camera quali siano precisamente i lavori a farsi, perchè, come diceva, tutto sta ancora sotto esame.

(Sono approvati i capitoli seguenti sino all'84 inclusivamente:)

Capitolo 70. Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle provincie di Padova e Venezia. Sistemazione secondo il piano Fossombroni e Paleocapa (Spesa ripartita), lire 479,160.

Capitolo 71. Canale naviglio di Modena. Costruzione di un magazzino idraulico nei pressi di Bastiglia, lire 12,000.

Capitolo 72. Canali Cavetta e Revedoli, Venezia. Allargamento ed approfondimento dei canali per la navigazione, lire 20,000.

Capitolo 73. Torrente Quaderna, Bologna. Sistemazione del diversivo del torrente stesso dal ponte della Fiorentina alla cassa di colmata dei torrenti Idice e Quaderna (Spesa ripartita), lire 181,000.

Capitolo 74. Fiume Reno, Bologna. Correzione di un tratto tortuoso del fiume presso la chiesa di Bagno per togliere molte botte pericolosissime, fra le quali quella del Canalaccio. Per memoria.

Capitolo 75. Fiume Reno, Ferrara. Ampliamento del magazzino idraulico di San Prospero, lire 10,000.

Capitolo 76. Fiume Po, Mantova. Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di Revere, lire 16,000.

Capitolo 77. Fiume Oglio, Mantova. Costruzione di un magazzino idraulico nelle vicinanze di Gazzuolo, lire 10,000.

Capitolo 78. Fiume Mincio, Mantova. Costruzione di un magazzino idraulico nei pressi di Fellonica, lire 10,000.

Capitolo 79. Fiume Montone, Ravenna. Costruzione di una casa di guardia presso il ponte di San Pancrazio, lire 6000.

Capitolo 80. Fiume Ronco, Ravenna. Costruzione di una casa di guardia in un punto centrale da determinarsi, lire 6000.

Capitolo 81. Fiume Po, Rovigo. Ampliamento del magazzino idraulico di Polesella, lire 10,000.

Capitolo 82. Fiume Po - Ramo detto Po di Venezia, Rovigo. Costruzione di un molo nuovo in Sasso d'Istria sopra corrente al mandracchio del sostegno a Cavanella di Po, lire 25,000.

Capitolo 83. Fiume Po - Ramo detto di Goro, Rovigo. Costruzione di un magazzino idraulico in Ariano, lire 15,000.

Capitolo 84. Fiume Adige, Verona. Costruzione di un magazzino idraulico presso Bonavigo, lire 15,000.

Capitolo 85. Riparazione e sistemazione delle opere idrauliche danneggiate dalle piene straordinarie dell'autunno 1868, lire 1,004,668.

MORINI. Onorevole ministro, io non le faccio una preghiera, perchè non domando un favore, bensì un eccitamento ad uniformarsi più rigorosamente alla legge dei lavori pubblici sul regime delle acque, specialmente a riguardo dei fiumi navigabili.

Il capitolo 85 ora in discussione, pel suo concetto, per la giacitura, infine per la natura delle spese che gli sono applicate, fa precisamente all'appunto che io intendo fare.

Questo capitolo si riferisce a spese straordinarie destinate a riparare danni causati dall'inondazione del 1868, straordinarissima in ispecie riguardo al Ticino, ed alle opere di derivazione del grande naviglio di Milano che trae origine dal Ticino presso a Tornavento; tanto è vero che trovasi in questo bilancio stanziata altra somma per un nuovo riparo alla sinistra sponda, diretto sempre a proteggere cotesta derivazione.

Le mie parole, onorevoli colleghi, non tendono a patrocinare nè interessi di privati, nè di comuni, tanto meno di qualche campanile che ci stia a cuore; tutt'altro. È in questione, a mio avviso, l'interesse del pubblico erario, che si estrinseca nell'interesse di tutti, in ispecial modo di importanti provincie, quali Milano, Como, Novara, Pavia e il basso Po.

Non basta, onorevole ministro dei lavori pubblici, rimediare, con analoghi alloggiamenti nel bilancio, ai danni effettivi, bisogna neutralizzarne le cause, scemarne almeno l'intensità.

Non so se il signor ministro sia informato (ed anche lo ignorasse non gliene farei carico, perchè non se ne ebbe mai memoria, nè scritta nè tradizionale, prima del 1868), non so, ripeto, se al signor ministro consti che la memorabile piena del 1868 mise allo scoperto un'opera murata, depressa nel centro, più rilevata nei lati, la quale cinge come fascia (perdonatemi questa parola tutt'altro che tecnica) il fondo dell'alveo e le sponde del Ticino.

Quest'opera, per l'addietro sconosciuta, è situata in una località abbastanza celebre, perchè, rimontando a tempi quasi preistorici (nel lato senso della parola, ben inteso), sarebbe là che pose gli accampamenti Annibale, e vi gettò un ponte.

Accenno a questa circostanza, non per trarre in scena notizie tradizionali riferite poscia in diverso modo dagli scrittori, ma unicamente per fissare, dirò così, con questa citazione di epoca remotissima, l'attenzione del signor ministro.

Nel 1868 adunque, in località poco discosta dal ponte in legno che serve presso Sesto Calende al valico del Ticino, per il tronco ferroviario da Arona a Milano, fu scoperta codesta diga murata, la quale tende precisamente a mantenere al gran bacino del lago Maggiore un livello conveniente nel senso e per lo scopo indicati nelle memorie del distintissimo Lombardini. Io non sono tecnico, ma gli esperti sostengono che altro scopo non poteva avere la scoperta briglia, come la si nomina, fuori quello di ovviare ad eccessivi abbassamenti delle acque nel lago e nello stesso tempo impedire che in tempo di piena le acque si rovesciassero troppo violentemente ed in troppo esuberante quantità nelle valli del Ticino, e noi ne abbiamo fatto la dolorosa esperienza, e tuttora risentiamo i terribili effetti della piena del 1868.

Pure non vedo, onorevole ministro, che in tutto questo immenso bilancio di pubblici lavori, non vedo allogato neppure un centinaio di lire, per esprimermi logograficamente, allo scopo di riparare l'accennata diga che in gran parte si rivelò sconquassata sino dal 1868, come già accennai e come se ne parlò già prima d'ora in molti luoghi.

Non basta: vi furono relazioni scritte da persone tecniche ed intelligentissime su questo fatto, e codeste memorie furono da Consigli provinciali trasmesse al Governo perchè servissero di avviso e di eccitamento a provvedere. Ma non ci si pensò. Eppure moderato l'afflusso delle acque del lago nel Ticino, le opere lungo questo fiume a carico dell'erario pubblico saranno nelle piene un po' più risparmiate; la navigazione, ora difficilissima, sarà agevolata. Ricordi poi il signor ministro che le successive magre del lago Maggiore produssero avvallamenti di sponde, di luoghi abitati, sono causa che alcuni porti riescono inservibili, l'approdo dei vapori ai ponti o difficili, o pericolosi, od impossibili.

Provveda adunque, signor ministro, ed io ritengo fermamente essere inconcusso ciò che sostengono i tecnici, che cioè, rifacendo l'indicata opera murata, si possano evitare tutti codesti danni ed inconvenienti, o per lo meno scemarli d'assai.

Dunque ripeto l'invito al signor ministro di prendere appunto del mio richiamo. Se non crede di essere in grado di rispondere ora, io non gliene farò carico, ma lo scongiuro di prenderne buona memoria, perchè ritornerò sopra questo affare in altro momento di maggior comodo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Morini di aver chiamato la mia attenzione sopra questo affare preistorico (*Si ride*) che, confesso, mi era

ignoto, sebbene sappia come una Commissione siasi occupata dello studio della piena ultima del lago Maggiore e della influenza esercitata da questa piena sull'emissario. Ma, ora che l'onorevole Morini ha richiamato la mia attenzione sulle vestigia di una soglia regolatrice alla bocca del Ticino, io la farò considerare, e le cento lire che mai occorressero per completare gli studi, si avranno nel bilancio, senza bisogno di iscriverle in un apposito capitolo.

MORINI. Nonostante le vaghe parole del signor ministro, voglio essere cortese, ringraziandone come d'uso, non per ciò che ha detto, piuttosto per ciò che parevami fosse in dovere di dire, mediante cioè una più esplicita risposta. So anch'io che non ci vorranno soltanto alcune centinaia di lire per le riparazioni da me indicate, ma le mie espressioni erano generiche e messe innanzi per lo scopo cui mirava, che è pur sempre quello di spingere il signor ministro ad occuparsi di una faccenda, e, lo dico sul serio, in cui è assai interessato più che altri il pubblico erario.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La farò studiare.

MORINI. Dico che interessa molto.

(Il capitolo 85 è approvato, e lo sono del pari i capitoli seguenti sino al 91 inclusive.)

PRESIDENTE. Capitolo 85 *bis*. Fiume Montone. Forlì. Costruzione di un alloggiamento idraulico con magazzino, lire 10,500.

Capitolo 85 *ter*. Fiume Ombrone. Grosseto. Sistemazione del quinto e sesto tronco dell'arginatura destra, e lavori a due magazzini idraulici, lire 11,795 74.

Capitolo 85 *quater*. Fiume Brenta. Padova. Piccola fabbrica da erigersi a Conche presso Codevigo per ricovero dell'ingegnere di sezione e del personale idraulico in tempo di piena, lire 8000.

Capitolo 85 *quinquies*. Apertura di un canale di navigazione fra i laghi di Como e di Mezzola, lire 92,000.

Bonifiche. — Capitolo 86. Lago di Bientina, lire 207,000.

Capitolo 87. Maremme toscane, lire 393,000.

Capitolo 88. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 6000.

Capitolo 89. Opere di bonificazione nel Napoletano, a carico esclusivo dello Stato, lire 183,500.

Capitolo 90. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 82,000.

Capitolo 91. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 155,200.

Capitolo 92. Bacino Nocerino, lire 56,300.

LANZARA. Nella tornata di ieri io rivolsi due raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici: l'una per la manutenzione delle strade nazionali, l'altra per la sollecita formazione del Gran Libro della viabilità del regno d'Italia.

In questa tornata d'oggi io debbo invece rivolgere allo stesso onorevole ministro un eccitamento o, dirò me-

glio, un reclamo. Dichiaro in prima che, parlando del capitolo 92, ossia del bacino Nocerino, io necessariamente debbo discorrere anche del capitolo 98, cioè dell'agro Sarnese, poichè il bacino Nocerino e l'agro Sarnese sono quasi la stessa cosa, in quanto che le acque del primo per versarsi nel mare debbono necessariamente passare pel secondo; nè so comprendere come l'amministrazione delle bonifiche, fino dal 1855, abbia voluto posare dei riguardi, fissare dei confini per distinguere il bacino Nocerino dall'agro Sarnese. Col decreto del dì 11 maggio 1855, sebbene decreto dei dì che furono, ciò nonostante oggi è per noi una legge, e precisamente col comma 3 dell'articolo 6, si avvisava di imporre una tassa da pagarsi dai proprietari sulle terre in conto delle spese di bonificazione, e in pendenza della definitiva liquidazione delle somme spese e dell'aumento di valore delle proprietà.

Codesta tassa non è di quelle del genere comune di cui ne abbiamo tante, ma invece la è tutta speciale, e direi quasi che ha l'impronta della condizione risolutiva, in quanto che la tassa si paga allo Stato, ovvero all'amministrazione delle bonifiche, per corrispettivo delle spese per le opere in corso, e per mantenere i lavori eseguiti per bonificare le terre.

Rilevo dallo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1871 che i proprietari del bacino Nocerino pagano annualmente la non lieve somma di lire 29,870 70, e sullo stesso stato della spesa del medesimo Ministero osservo che l'ammontare della tassa pagata dai proprietari dell'agro Sarnese ascende alla somma di lire 48,965 61; cosicchè, moltiplicando queste somme dal dì in cui quella legge ha cominciato ad imperare sin oggi, si ha che pel bacino Nocerino i proprietari delle terre da bonificarsi e non bonificate hanno pagata la rilevante somma di lire 438,050, e lire 734,454 quelli dell'agro Sarnese.

Queste somme pagate, che corrispondono a circa lire 3 81 per ettare, erano destinate a bonificare e a migliorare le terre sia dell'agro Sarnese che del bacino Nocerino; ma invece l'amministrazione delle bonifiche, sino dal giorno in cui ebbe esecuzione il decreto del 1855, ha curato eseguire solamente le opere intorno al polverificio di Scafati, e dirò che da questa città al mare s'invaldè un tronco del fiume Sarno atto alla navigazione, ma non a beneficio delle terre e del commercio, ma bensì a vantaggio esclusivo dello stesso polverificio, per ottenere così dei nuovi salti d'acqua affine di dar moto alle macchine di quell'opificio.

E ciò è tanto vero che invece di lavorare al bonificazione delle terre nell'agro Sarnese, e del bacino Nocerino, si sono fatte le opere intorno al polverificio di Scafati, in quanto che resta solamente bonificata una zona di terreno in quella stessa circonferenza, e rimane a cominciarsi i lavori dell'altra porzione di terreno nel posto più depresso e vicino al mare.

Non parlo della parte superiore, la quale avrebbe

dovuto essere bonificata prima, poichè io confesso di non essere nè un ingegnere nè un tecnico; ma ho veduto sempre che le acque discendono, e per bonificare i terreni fa d'uopo incominciare i lavori dalla parte alta, e quindi, riunendo tutte le acque che per via s'incontrano, farle versare negli alvei maggiori ovvero nel mare. Ed io dirò che è veramente doloroso, mi permetta il signor ministro dei lavori pubblici che io glielo dichiaro, mentre tutti i proprietari, i comuni e le provincie corrispondono una tassa annuale di non poco conto all'amministrazione delle bonifiche, e ora alla direzione generale delle acque terrestri e marittime, vedere nel luglio di questo corrente anno allagata la città di Pagani, che è parte dell'agro Sarnese, per lo che quell'operoso municipio ha dovuto ricorrere alla propria carità cittadina per soccorrere le vittime di quell'alluvione.

Dirò di più che dall'altra parte, cioè nel bacino Nocerino vi è un comune importante, che è Siano, il quale ha perduto intieramente tutte le sue strade mutate oggi in alvei; poichè le acque, discendendo in grande copia dai monti, hanno fatto scomparire le vie togliendo a quegli abitanti ogni mezzo facile di comunicazione. Cotesto municipio e i proprietari da remoto tempo cercano nel Ministero, chieggono alla totalità delle tasse pagate un Mosè per poter entrare nelle proprie abitazioni a piedi asciutti o, meglio, giacchè essi hanno lasciato ogni speranza, attendono un messo del cielo che loro faccia

..... al passo
Passare Stige con le piante asciutte.

Io dico, seguitando, che nel bacino Nocerino i lavori sin oggi eseguiti lo sono stati soltanto relativi a pochi torrenti, cioè ad espedienti, ma l'agro non è bonificato, e, oltre ai propri danni che esso risente da questo stato, deve servire al passaggio alle acque immense che vengono dalla parte superiore, e per ovviare ai danni non si è intrapreso nè fatto alcun lavoro.

Vengo ora alla somma fissata nel bilancio, e mi fermo a quella stabilita per l'agro Sarnese.

È veramente consolante il leggere nel capitolo 98 l'essersi stanziata la somma di 148 mila lire, da spendere per le bonificazioni nel 1872. Però il signor ministro sa meglio di me che esiste un pubblico istrumento fin dal febbraio 1861, tra l'amministrazione delle bonifiche ed il conte La Ville e Dino, i quali, come possessori dei primi mulini posti in Scafati, assunsero l'obbligo di rimborsare all'amministrazione la somma di lire 127,500, che questa avrebbe erogata per un partitioio a monte del ponte di Scafati e per la rettifica e allargamento del canale detto di Bottaro, lavoro appunto compreso nel bilancio ora in discussione. Quindi dalla somma di lire 148,000 sottratta l'altra di 127,500 di cui quei proprietari devono rivalere l'amministrazione delle bonifiche, resta la piccola cifra stanziata nel bilancio del 1872 per l'agro Sarnese in lire 20,500.

Ora lascio considerare se con questa tenuissima somma si può venire a capo di un'opera utile di bonificazione delle terre dell'agro Sarnese.

Dirò ancora che questa inoperosità dell'amministrazione, oltre agli immensi danni che arreca, produce ancora l'altro, ed è maggiore, la mancanza cioè dell'irrigazione e il costo di essa, mentre che tutto l'agro è circondato da acque.

Un proprietario deve sborsare la somma di lire 20 per inaffiare un ettare di terreno, e le chiare, fresche e dolci acque dei rivi Palazzo, San Salvatore e Foce, riuniti poi in un sol fiume detto Sarno, percorrono l'asse idraulico che la natura ha designato al loro corso.

In ultimo, trascurata la bonificazione delle terre, è tolta ai proprietari la speranza di migliorarle col metodo del drenaggio, che è, come ognuno sa, il compimento delle bonificazioni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, che è dottissimo nella parte di pubblica amministrazione cui è preposto, riconoscerà con me gli immensi vantaggi e le grandi franchigie accordati al proposito dai Governi delle altre nazioni per venir in soccorso ai proprietari.

Io non ricordo alla Camera le leggi dell'Inghilterra, ma citerò solo quelle di Francia, la cui amministrazione è regolata da provvedimenti in parte simili ai nostri; evvi la decisione ministeriale dei lavori pubblici in data 30 agosto 1854, la quale obbliga gl'ingegneri dei ponti e strade di mettersi a disposizione dei particolari che, per drenare le loro terre, vogliono fare studiare e far sorvegliare le opere. Vi è pure la legge del 17 luglio 1856, per la quale si accordano ai proprietari anche delle somme in anticipazione pei lavori in drenaggio.

Conchiudendo quindi queste mie poche parole, non posso che caldamente raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che prenda in serio esame questa parte dell'amministrazione delle acque terrestri e marittime e vi provveda sollecitamente e faccia cessare quello stato anormale che vedesi nel bacino Nocerino e nell'agro Sarnese.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetterà l'onorevole deputato Lanzara di ricordargli quanto ho già detto in altra tornata, che cioè, in un prossimo periodo e sicuramente dentro questa Sessione, noi presenteremo una legge generale sulle bonifiche, col proposito di indurre i circondari di bonificamento a costituirsi in consorzi; così più facilmente potranno gli interessi ed i bisogni locali farsi valere. Ugualmente gli ricordo che per le bonifiche del bacino Nocerino già si spesero circa lire 882,000 fino al 1870, e vi sono in corso opere o restano a farsi per altre 1,720,000 lire; infine per le bonifiche da lui accennate dell'agro Sarnese si erogarono lire 2,644,000, e rimangono a farsi tante altre opere per 1,200,000 lire.

Comprenderà bene l'onorevole Lanzara che su que-

stioni di bonifiche di tanta importanza non conviene parlare per incidenza in un capitolo di bilancio.

Io sarò sempre disposto, se l'onorevole Lanzara, in attesa di una legge generale, voglia interpellarmi, ad entrare con lui in una discussione formale e seria, purchè si abbia quel tempo che ora non si ha; pregherei quindi l'onorevole Lanzara, se così crede, di rimettere questa discussione ad altro momento.

LANZARA. Io accetto completamente le dichiarazioni dell'onorevole ministro; però mi permetto osservare che io ho riconosciuto di essersi eseguiti dei lavori per i quali necessariamente si sono erogate delle somme; ma nello stesso tempo io sono dolente constatare che, invece di redigersi un progetto generale e, dirò, di massima, per servire di base per le opere a farsi di anno in anno, a misura delle somme disponibili nei bilanci annuali, si è preso il partito, e vi si è continuato sempre, di ristaurare qua e là degli alvei, rifare degli argini, per le quali cose si è speso del danaro senza venire a capo di un felice risultato, e senza apportare quei benefizi che si era in diritto di ottenere.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizioni, il capitolo 92 s'intenderà approvato nella somma di lire 56,300.

Capitolo 93. Regi Lagni, lire 128,100.

Capitolo 94. Bacino inferiore del Volturmo e Bagnoli, lire 452,100.

Capitolo 95. Torrente di Nola, lire 109,500.

Capitolo 96. Stagni di Marcianise, lire 4000.

Capitolo 97. Piana di Fondi e Monte San Biagio, lire 40,000.

Capitolo 98. Agro Sarnese, lire 148,000.

Capitolo 99. Bacino del Sele, 148,100.

FARINA MATTIA. Sarò brevissimo, laconico.

Domando all'onorevole ministro come va che noi, contribuenti pel bacino del Sele, pagando 94,000 lire all'anno, abbiamo poi in corrispettivo la somma di lire 103,000.

Tralascierò di citare le varie provincie che sono interessate ai lavori di bonificazione; mi limiterò solo a presentare all'onorevole ministro taluni assegni fatti a vari bacini di bonifica, che vengono regolati con la stessa legge del maggio 1855, per far conoscere la diversità di trattamento adoperato agli stessi in confronto di quanto si è praticato pel bacino del Sele.

I torrenti di Nola, per i quali la provincia di Terra di Lavoro paga annue lire 24,000, ne riceve per i lavori da eseguirsi nell'anno corrente lire 63,000 circa; l'agro Nocerino, per lire 29,000 a carico dei contribuenti, ne riceve lire 187; solo pel bacino del Sele, pel quale i contribuenti pagano annue lire 94,000, non ne riceve che lire 103,000.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono 148,400.

FARINA MATTIA. Sono i residui del passato anno. Io dico dunque al Ministero, quale proporzione si è tenuta? Anzi, aggiungerò di più, non si è tenuto conto di raccomandazioni precedentemente fatte da me,

quando io faceva avvertire al ministro che il bacino del Sele, non solamente nei due anni passati non aveva ricevuto niente di sussidio governativo, ma gli venivano pure detratte delle somme, poichè, invece di 94,000 lire, fino al 1867, aveva ricevuto solo 76,000 lire all'anno.

Io non voglio favori, desidero la restituzione della somma che noi abbiamo versata.

Forse, pel momento, il ministro non potrà darmi tutti gli schiarimenti necessari. La mia preghiera si limita a desiderare che nel bilancio di definitiva previsione si tenga conto del bacino del Sele in quella proporzione che si è fatto per le altre provincie, e per le altre bonifiche si devono avere diritti e benefizi che non devono ricadere a danno del bacino del Sele. Raccomando questo interessante argomento all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Posso dichiarare all'onorevole Farina, che si prenderà in considerazione ciò che egli dice; ma egli deve aver presente, che sono differenti le legislazioni ed i regolamenti che reggono le diverse parti d'Italia. Potrei citare bonifiche che dallo Stato ricevono un quarto, altre che hanno il decimo di concorso nella spesa: talune infine non possono pretendere un concorso, ma solo aver titolo ad un sussidio eventuale.

L'onorevole Farina potrebbe osservarmi in vero essere unica la legge per tutte le provincie, che già formavano il regno napoletano. Ma è vero pure che anche colà talune opere si fanno per conto diretto dello Stato, altre procedono a seconda dei contributi versati annualmente dagli interessati o con un semplice concorso proporzionale per parte delle finanze. In ogni caso secondo i bisogni dell'opera, si viene allegando la somma. Se quindi troveremo che per il bacino del Sele siavi bisogno d'una maggior somma, non avremo difficoltà di promuovere dal Parlamento le disposizioni necessarie.

PRESIDENTE. Capitolo 99. Bacino del Sele, lire 148,400.

Capitolo 100. Vallo di Diano, lire 27,500.

Capitolo 101. Bonificazioni pontine, lire 21,200.

Capitolo 102. Concorso pel bonificazione delle valli grandi Veronesi ed Ostigliesi. Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 63,306 17.

Capitolo 102 bis. Val di Chiana, Sistemazione idraulica, Arezzo. Lavori del canale maestro nei recinti di colmata dei torrenti Foenna e Salarco, lire 44,635 12.

Spese comuni ai servizi stradali ed idraulici. — Passività arretrate per opere pubbliche, non soddisfatte dal Governo austriaco nelle provincie venete e di Mantova. Nessuna somma.

Capitolo 103. Resti passivi del 1861 e precedenti per le provincie toscane, lire 34,600.

Capitolo 104. Resti passivi del 1867 e precedenti per le provincie venete e di Mantova, lire 50,000.

Porti, spiagge e fari. — Porto di Savona di terza

classe. Apertura di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 549,714.

Capitolo 106. Porto di Genova di prima classe. Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 700,987.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Debbo rivolgere una preghiera all'onorevole ministro.

Desidererei che egli m'indicasse con quale somma abbia concorso fin qui la società delle ferrovie dell'Alta Italia nei lavori relativi al porto di Genova.

L'onorevole ministro saprà che, nel contratto di cessione stipulatosi dallo Stato colla società delle ferrovie dell'Alta Italia, questa società si obbligò di concorrere per tre milioni nella spesa occorrente pel porto di Genova, ma credo che finora la società stessa non abbia sborsato su tale somma un centesimo.

E poichè ho la parola su questo capitolo, prego l'onorevole ministro a voler osservare che, se vi sono stanziati lire 700,987, per la costruzione di banchine nel porto di Genova, per nessuna somma vi figura l'opera del prolungamento del molo nuovo.

La costruzione delle banchine, che perfettamente si collega alla stazione ferroviaria da eseguirsi sulle banchine medesime ed ai magazzini generali che vi s'innalzano a carico della città di Genova e costeranno oltre a tre milioni, richiede un'altra spesa, un'opera strettissimamente necessaria. È questa il protendimento del molo nuovo di quel porto.

Chi conosce la località converrà facilmente che in certe circostanze, per esempio, quando spira il vento di mezzogiorno-libeccio, i bastimenti non potrebbero accostarsi alle banchine, e specialmente rimpetto all'entrata del porto; perocchè, non essendosi fin qui sufficientemente prolungato il molo di ponente, si troverebbero nel grave pericolo di essere gettati dalla mareggiata sulle banchine stesse, oppure di non poter fare la loro operazione di carico e scarico, con non indifferente danno per il commercio.

So che al prolungamento del predetto molo, si è già in gran parte provveduto negli scorsi anni, ma so pur anche che dagli uomini i più competenti della nostra marina è riconosciuta l'urgente necessità di completarne il protendimento, senza di che, come ho detto, una gran parte delle spese che si fanno nel porto di Genova, sarebbero sciupate, in quanto che il commercio non se ne potrebbe valere.

E qui io spero che l'onorevole relatore della Commissione, per essere stato ministro dei lavori pubblici, e perchè conosce perfettamente le condizioni del porto di Genova, potrà anche dare, ove occorra, qualche maggior schiarimento, per provare alla Camera che, se io ho presa in questa circostanza la parola, non sia per ispirito di municipalismo, come qualche volta vuolsi far credere, ma nell'interesse di Genova in rapporto all'interesse generale dello Stato, essendo questo il

principale porto nazionale. Del resto a tutti voi è noto, signori, come il commercio di Genova più che locale sia commercio di transito.

Aspetto ora dalla gentilezza dell'onorevole ministro per i lavori pubblici una risposta alle predette mie due domande.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, intende parlare su questo capitolo?

ASPRONI. Io parlo in appoggio della mozione fatta dall'onorevole Negrotto.

Il principale porto d'Italia, quello dove accorre la massima parte del commercio, è il porto di Genova; epperò è una delle principali risorse dello Stato, ed è suo dovere di concorrere alle opere che sono necessarie a migliorare le condizioni di quel porto. Io quindi trovo giustissima la domanda dell'onorevole Negrotto. Il porto di Genova con la percezione dei diritti della sua dogana versa all'erario una somma ingente. Mi pare che su questo punto non vi sia da dubitare. Confido anzi che finiranno per convincere la Camera quei maggiori schiarimenti, che sarà per dare l'onorevole Depretis, che, come me e meglio di me, conosce lo stato imperfetto di quel porto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io posso assicurare l'onorevole Negrotto che la costruzione delle banchine per la stazione ferroviaria si trova già appaltata per lire 2,362,000, ed in corso di lavoro fin dal principio di quest'anno, ed aggiungerò che già di questa somma una parte è stata pagata.

Per quanto riguarda poi il concorso di tre milioni, cui è obbligata la società dell'Alta Italia, esso è in ogni ipotesi assicurato dalle garanzie, che noi dobbiamo pagare alla stessa società.

Farò infine osservare all'onorevole Asproni che il Governo ha posta da molti anni, e seguita a porre la massima cura pel porto di Genova, che riconosce sicuramente come il primo porto dello Stato, ed a cui abbiamo perciò coordinato le principali ferrovie, e specialmente quelle che ci collegano coll'estero. Dimodochè, nello stesso tempo che ringrazio l'onorevole Asproni dell'importanza che dà al porto di Genova, posso assicurarlo che il Governo ne ha eguale concetto da lunghissimo tempo.

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. Mi rincresce, ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo alla prima mia domanda, cioè, se la società dell'Alta Italia abbia fin qui concorso nella spesa relativa ai lavori eseguiti nel porto di Genova, concorso cui per convenzione è tenuta, parmi abbia saltata la questione, imperocchè limitossi a dire che la società dovrà farlo.

Ma non è ciò ch'io chiedeva, poichè tutti sanno che vi è per esplicita convenzione e per legge obbligata.

Io domandava, se la società aveva fin qui concorso per una parte almeno dei tre milioni che deve sborsare

per quest'opera; perciocchè ben vede l'onorevole ministro che, mentre i nostri bilanci sono bastantemente aggravati, se la società dell'Alta Italia vi avesse di già in qualche guisa contribuito, come vi era tenuta, evidentemente le finanze nazionali ne avrebbero avuto un vantaggio, inquantochè tutti i relativi interessi non decorrerebbero a carico dello Stato, bensì della società dell'Alta Italia.

Quindi io non posso a meno d'insistere presso l'onorevole ministro, e tanto più insisto volentieri, inquantochè parmi che lo scorso anno sia stata votata una mia proposta, la quale appunto spingeva il Governo a volere far sì che nel più breve termine la società dell'Alta Italia dovesse concorrere in tale spesa.

Nè all'altra mia domanda l'onorevole ministro ha risposto; perocchè non è col dirmi che le banchine si stanno facendo, che ottemperava all'espressogli mio desiderio, poichè ciò da tutti si conosceva. Io invece aspettava mi dicesse che cosa intendeva di fare relativamente al prolungamento del molo.

E poichè a termini della legge di contabilità generale dello Stato, io non posso ora, in mancanza di apposita legge, proporre di aggiungere a questo capitolo uno stanziamento per il prolungamento del molo nuovo, sono perciò astretto a rinnovare all'onorevole ministro la preghiera che, riconosciuta l'urgenza e l'utilità di quest'opera, voglia adottare per la sicurezza del porto di Genova quel progetto che sarà per ravvisare più utile e conveniente scegliendolo, tra i molti, dietro maturi studi già stati in proposito compilati, e presentare col bilancio definitivo uno speciale schema di legge per lo stanziamento di un'adequata somma al riguardo.

DEPRETIS, relatore. L'onorevole Negrotto ha fatto due domande, l'una sul concorso della società dell'Alta Italia alle opere per il porto di Genova, l'altra intorno al prolungamento del molo nuovo.

Quanto al concorso della società dell'Alta Italia, l'onorevole Negrotto può vedere nella relazione del bilancio che la questione agitatasi l'anno scorso fu definita.

La società dell'Alta Italia, si è impegnata a concorrere nella spesa del porto di Genova, a misura dell'avanzamento dei lavori giusta la convenzione.

Vedrà ancora l'onorevole Negrotto dalla relazione che nel bilancio attivo del 1871 figurano 400 mila lire per concorso della società dell'Alta Italia in quest'opera, e nel bilancio attivo del 1872 c'è un'altra somma di 700,000 lire, dimodochè figura, in totale, nel bilancio attivo dello Stato, il concorso della società dell'Alta Italia per lire 1,100,000.

Riguardo al prolungamento del molo nuovo, noterò all'onorevole Negrotto, ed all'onorevole Asproni che, quantunque io sia stato ministro dei lavori pubblici, non potrei veramente pronunciarmi qui, sulla convenienza di un nuovo prolungamento del molo.

Questa è una questione sulla quale non potrebbe

nemmeno pronunciarsi il ministro attuale, perchè deve essere prima esaminata a fondo, in linea d'arte la convenienza di questa o di un'altra opera a tutela del porto.

Ma poi deve si notare che la somma autorizzata pel prolungamento del molo è esaurita: abbiamo visto una somma nel bilancio del 1871 per lire 37,000 che è l'ultimo residuo, e se vogliamo di nuovo stabilire una somma in bilancio che ecceda le lire 30,000, occorre una legge speciale.

Credo però che l'onorevole ministro farà studiare se e come convenga prolungare il molo nuovo, e quando il risultato di questi studi sia che occorra un nuovo prolungamento del molo, egli non avrà difficoltà di farne oggetto di apposita legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prego l'onorevole Negrotto di considerare, che trattandosi di un'opera che riguarda il miglioramento di un porto di tanta importanza, non può essere improvvisamente detto quello che si deve fare. So che gli ingegneri del Governo si occupano continuamente del porto di Genova; anzi è quello di cui si occupano maggiormente. Furono presentati è vero dei progetti per il suo completamento, ma però, prima di prendere una decisione sopra argomento di tanta importanza, permetta l'onorevole Negrotto che ci si pensi un poco. D'altronde è necessario sempre un progetto di legge.

NEGROTTO. Io non dissi all'onorevole ministro che improvvisasse, ho detto che scegliesse fra uno dei tanti progetti che sono stati fatti. Osservai che l'opera era stata studiata e ristudiata, perocchè io posso assicurare l'onorevole ministro che è stato proposto un'antemurale, che si sono proposti altri lavori, persino un altro molo a levante del porto di Genova, ed è perciò che io lo pregava a volere scegliere, tra i tanti progetti, non senza far ora riflettere alla Camera che tutti gli uomini di mare hanno, per una lunga polemica fattasi nei giornali di Genova, riconosciuto che l'entrata del porto di Genova bisognava lasciarla libera dalla parte di levante, come quella parte che presenta maggiore convenienza per entrare più facilmente nel porto in qualunque circostanza.

Ecco la ragione per la quale ho insistito ed insisto presso l'onorevole ministro di prontamente occuparsi di quest'affare importantissimo. Egli troverà dei progetti quanti ne vuole per potere sceglierne uno e presentarlo all'approvazione della Camera all'epoca che verrà in discussione il bilancio definitivo del 1872.

PRESIDENTE. *Porti, spiagge e fari.* — Capitolo 105. Porto di Savona di terza classe. Apertura di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 549,714.

Capitolo 106. Porto di Genova di prima classe. Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 700,987.

Capitolo 107. Porto di Viareggio di terza classe. Si-

stemazione della bocca del porto-canale (Spesa ripartita), lire 49,600.

Capitolo 108. Nuovo porto di Livorno di prima classe. Continuazione dei lavori (Spesa ripartita), lire 260,000.

Capitolo 109. Nuovo porto di Livorno di prima classe. Sistemazione della via Vittorio Emanuele (Spesa ripartita), lire 25,000.

Capitolo 109 *bis*. Nuovo porto di Livorno di prima classe. Costruzione di un bacino di carenaggio e di una darsena, lire 11,737 12.

Capitolo 110. Porto di Pesaro. Lavori nel vecchio e nuovo porto-canale. Nessuna proposta.

Capitolo 111. Porto di Civitavecchia. Sistemazione del moletto al porto, lire 7300.

Capitolo 112. Porto di Civitavecchia. Sistemazione del molo e della calata dello scalo di porta Livorno alla bocca della darsena, lire 28,000.

Capitolo 113. Porto d'Anzio. Prosecuzione del ricarico della scogliera e relativo impianto, lire 24,300.

Capitolo 114. Porto d'Anzio. Prosecuzione della sottofondazione della banchina del molo occidentale, lire 2600.

Capitolo 115. Porto di Terracina. Ricarico della scogliera a difesa del molo ed espurgo della cava degli scogli, lire 2500.

Capitolo 116. Porto di Terracina. Continuazione delle sponde murali del canale in surrogazione delle vecchie palafitte, ed acquisto di legnami ed altri materiali pei lavori medesimi, lire 6500.

Capitolo 117. Porto di Napoli di prima classe. Prolungamento del molo militare (Spesa ripartita), lire 450,000.

DELLA ROCCA. Per il porto di Napoli vedo segnata una somma di 450,000 lire da spendersi nell'anno venturo; io però credo che tanto il Ministero quanto la Commissione avrebbero dovuto proporre una maggiore somma in base di leggi votate dal Parlamento. Infatti, se male non mi oppongo, nel 1862 fu votata una legge a relazione dell'onorevole Peruzzi (essendo al Ministero, se non erro Depretis), con cui fu decretata la spesa di 3 milioni per cominciare la costruzione del porto mercantile di Napoli; nel 1868 fu votata un'altra legge con cui fu decretata la spesa di 3 milioni e 200,000 lire pel proseguimento di quei lavori: di maniera che evvi un fondo stanziato di lire 6,200,000.

Ora io so che finora non si sono spesi che 5 milioni di lire, mentre che, secondo le leggi additate, si avrebbero dovute spendere lire 6,200,000. E poichè trattasi di lavori indispensabili, di lavori urgenti, io credo che avrebbe dovuto farsi lo stanziamento nel bilancio del 1872 di tutta la cifra residuale di lire 1,200,000, che deve ancora esitarsi in forza delle due leggi votate dal Parlamento. Questa è la posizione di cose che io conosco, ma forse potrò non essere esattamente informato;

sarei quindi molto grato all'onorevole relatore della Commissione se mi desse dei ragguagli sufficienti in proposito che potrebbero consigliarmi a non insistere nella mia mozione.

DEPRETIS, relatore. La spesa autorizzata primitivamente per il porto di Napoli fu applicata alla prolungazione del molo, che è l'opera riconosciuta la più importante, colla legge dell'8 giugno 1868, e fu stabilita in tre milioni di lire.

L'opera fu appaltata nell'ottobre di quello stesso anno per 2,926,500 lire, e dovrebbe essere compiuta dentro l'anno 1873.

Come è avvenuto per molte altre opere, nel primo anno i pagamenti rimasero entro limiti ristretti, ma poi i lavori si svilupparono sopra larga scala.

L'onorevole Della Rocca vedrà dalla relazione che a tutto dicembre 1870 si erano spese lire 820,000 e che la somma totale stanziata a tutto il 1871 nel bilancio ammonta ad 1,650,000 lire.

I lavori procedono adesso molto rapidamente; resta disponibile una somma di 1,250,000 lire da stanziarsi nei due anni 1872 e 1873 ed io non credo improbabile che lo stanziamento di 450,000 lire sia sorpassato nel bilancio del 1872; ma a noi basta che il Ministero, colla somma stanziata, abbia quanto gli occorre perchè i lavori procedano finchè venga dinanzi a noi il bilancio di definitiva previsione. A quell'epoca sarà meglio determinata la somma che dovrà stanziarsi nel bilancio del 1872 e quella rimanente che dovrà poi essere portata nel bilancio del 1873. Quello che posso dire all'onorevole preopinante è questo, che risulta alla Commissione del bilancio che questi lavori procedono rapidamente, tanto che l'anno scorso si dovette portare la spesa di definitiva previsione a circa 800,000 lire.

Se le cose procedono in questomodo, possiamo tenere per fermo che nel 1873 questa grande opera potrà, nei termini definiti dal contratto, essere compiuta.

PRESIDENTE. L'onorevole Della Rocca ha facoltà di parlare.

DELLA ROCCA. Io sono lieto che la mia mozione abbia data l'opportunità all'onorevole relatore della Commissione di fornirmi quelle spiegazioni di cui prendo atto e me ne mostro pago. Mi auguro che nella discussione del bilancio di definitiva previsione questa cifra possa essere aumentata notevolmente, perchè i lavori sieno per progredire più rapidamente di quel che progrediscono attualmente, secondo le assicurazioni dell'onorevole relatore.

L'affermato progresso attuale dei lavori è cosa che certamente fa piacere e soddisfa, ma questo progresso non è che una piccola riparazione della molta lentezza che precedentemente si era deplorata nell'andamento dei lavori medesimi; ed io voglio sperare che anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici mostrerà la sua sollecitudine per un'opera di tanta importanza,

e che merita di essere prestamente condotta a termine.

PRESIDENTE. Capitolo 117. Porto di Napoli di 1^a classe. Prolungamento del molo militare (Spesa ripartita), lire 450,000.

Capitolo 118. Porto di Castellammare di Stabia di 3^a classe. Costruzione del molo di protezione (Spesa ripartita), lire 175,000.

Capitolo 119. Porto di Salerno di 3^a classe. Consolidamento e compimento dell'antemurale (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 120. Porto di Santa Venere di 3^a classe. Costruzione del porto nel golfo di Sant'Eufemia (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 121. Porto di Cotrone di 2^a classe. Costruzione di una banchina di legno, lire 11,200.

Capitolo 122. Porto di Gallipoli di 3^a classe. Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita), lire 250,617.

Pel porto di Brindisi non è portata alcuna somma.

L'onorevole Dentice ha facoltà di parlare.

DENTICE. Nel bilancio del 1871 trovo stanziata lire 600,000 per il porto di Brindisi.

Io osservo che, mentre nel bilancio del 1871 trovasi stanziata la somma di lire 600,000 pel porto di Brindisi, in questo di prima previsione pel 1872 con meraviglia non veggio figurare alcuna somma iscritta per nuovi lavori indispensabili per rendere quel porto atto al commercio di quella città, la quale per la sua posizione geografica sarà uno dei grandi empori del commercio tra l'Oriente e l'Europa.

Dopo le solenni parole della Corona sulla via mondiale, ed essendo Brindisi punto principale di questa via, debbo confessare che fui grandemente sorpreso nel vedere questa lacuna.

Non posso spiegarmi questo fatto che in una sola maniera, vale a dire che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia l'intenzione di presentare un progetto di legge a questo oggetto.

Se ciò fosse vero, come spero, allora non tedierei lungamente i miei onorevoli colleghi colle mie parole; ma se, come non me lo auguro, egli non avesse questa intenzione, allora mi credo nell'obbligo di intrattenere più lungamente la Camera su questa questione così interessante per tutto il paese.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io dirò solamente poche parole in risposta all'onorevole Dentice, perchè il tempo non mi permette di parlare lungamente, come sarebbe pur opportuno, sopra questo importantissimo argomento.

È ben naturale che il Governo da dieci anni a questa parte abbia riconosciuta in ogni occasione la grandissima importanza, e non poteva fare altrimenti, del porto di Brindisi, che in certo qual modo è l'anello che unisce l'Italia all'Oriente e che congiunge le due più grandi opere di questo secolo, il traforo del Mon-

cenisio ed il taglio dell'istmo di Suez. Il Governo ha spiegato il maggior impegno perchè il porto di Brindisi corrispondesse a quella missione cui è destinato. Nè al solo porto si limitarono le sue cure: io ho ultimamente mandato una Commissione a studiare le bonifiche dell'agro Brindisino, e dai suoi rapporti ho con piacere riconosciuto che la condizione igienica di quelle località è grandemente migliorata, e che a renderla quale si desidera basteranno pochi altri lavori e provvedimenti che intendiamo di prendere sollecitamente: anzi uno di essi è già innanzi alla Camera, ed è il progetto della bonifica parziale del fiume Piccolo che ho già presentato. Intanto quel porto si trova in ottime condizioni per ricevere i navigli di qualsiasi portata, dappoichè sia il porto esterno quanto l'interno hanno uno spazio immenso di una profondità da 8 a 12 metri; ed aggiungerò che le banchine da noi costrutte si stendono per metri 2479, di cui oltre 1129 metri sono approdabili alle più grandi navi.

Confessiamo però che, onde quel porto divenga un grande emporio di commercio mondiale, abbisogna ancora di altri lavori, e principalmente di un bacino di raddobbo, il cui progetto fu dal Governo fatto studiare e che in questa Sessione sarà portato alla Camera. Avrà bisogno ancora di *dock* o magazzini generali: ma questa è opera che sarà affidata alla speculazione privata. Già domande da varie parti ci vennero presentate, e confidiamo che presto ci sia dato di venire a conclusioni con qualche società, che ci dia sicura garanzia. Ad ogni modo posso assicurare la Camera e l'onorevole Dentice che il Governo ha per Brindisi il più vivo interesse ed adopera ogni cura affinchè quel porto, da cui tanto può sperare il commercio italiano, e tanto necessario per il commercio asiatico ed europeo, abbia quel complesso di opere e di servizi, e che la navigazione come il commercio vi trovino gli elementi di sicurezza e di comodità indispensabili al suo incremento ed alla sua prosperità. Per certo, piacemi ripeterlo, il Governo italiano farà ogni sforzo affinchè Brindisi sia in ogni parte pari ai destini che gli sono assicurati dalla sua posizione, e dalle antiche sue tradizioni, e diventi, anche sotto il rispetto materiale, uno scalo di primo ordine.

DENTICE. Prendo atto delle parole del signor ministro, e lo ringrazio per le dichiarazioni fatte.

PRESIDENTE. Capitolo 123. Porto di Ancona di prima classe. Prolungamento del molo (Spesa ripartita), lire 160,000.

Capitolo 124. Porto di Rimini di terza classe. Prolungamento del molo murato destro con parapetto, per metri lineari 20, lire 15,000.

Capitolo 125. Porto Corsini di terza classe. Miglioramento del porto (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 126. Estuario di Venezia. Compimento delle dighe al porto di Malamocco ed escavazione dei

canali di grande navigazione (Spesa ripartita), lire 500,000.

Capitolo 127. Lavori di escavazione della stazione ferroviaria marittima della laguna veneta (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 128. Porto di Palermo di prima classe. Opera di difesa alla cala del porto. Costruzione e sistemazione di banchine nel porto medesimo (Spesa ripartita), lire 150,000.

L'onorevole Paternostro Paolo ha facoltà di parlare.

PATERNOSTRO PAOLO. Io non farò alcuna raccomandazione all'onorevole ministro, non lo pregherò di studiare alcuna questione, perchè so che cosa valgono le raccomandazioni di questa fatta, e so che certi studi non sempre si ha il tempo di farli; ma mi limiterò ad una domanda, chiedendo il consenso della Commissione e del Ministero perchè la Camera consenta l'aumento della somma stanziata in questo capitolo.

I lavori di difesa che si fanno alla cala del porto di Palermo sono stati cominciati da pochissimi mesi, e si sono di già spesi circa 400,000 lire.

Fortunatamente abbiamo avuto un'impresa (l'impresa Golla) che è, direi quasi, una eccezione a molte altre imprese: essa dispone di molti mezzi, mette tutta la buona volontà nel proseguimento dei lavori, e il spinge così alacramente che ne restano contenti tutti, come si scrive, non esclusi gli impiegati che sono addetti alla sorveglianza delle opere.

Trovo scritta la somma di lire 150 mila per l'anno 1872. Ma l'onorevole ministro non può ignorare, come non può ignorare la Commissione, che alla fine di questo anno, vale a dire fra pochi giorni, non avremo più fondi disponibili, poichè nel corso del 1871 si sono spese tutte le somme che erano disponibili fin dal 1870.

Continuando i lavori come nei mesi passati noi non arriveremo colla somma oggi stanziata che forse sino al mese di marzo.

So benissimo che giusta la nota scritta nella relazione in margine a questo capitolo si potrebbe provvedere nel bilancio di definitiva previsione. Ma faccio riflettere che, prima che il bilancio sia votato, e che si possa disporre della somma, noi potremo forse arrivare al maggio o al giugno od anche al luglio, e così ci troveremo senza fondi disponibili.

Ora è naturale che in tal caso si debbano interrompere o rallentare i lavori o nel mese di aprile, o nel mese di maggio epoca nella quale per la buona stagione possono essere condotti con più alacrità, e pertanto ne riuscirebbe dannò ai lavori già fatti e a quelli da farsi.

Signori, nelle opere al mare, sanno benissimo che quanto più presto si fa e meglio si fa. Per questa ragione io credo che l'onorevole ministro vorrà consentire, e la Commissione spero mi appoggerà, che la cifra di questo capitolo sia portata a 500 mila lire per tutto l'anno.

E se poi si volesse fin d'ora stabilire una cifra minore, salvo all'onorevole ministro di presentare altro aumento nel bilancio di definitiva previsione, io non avrei difficoltà.

Mi pare che la mia domanda non può essere più modesta e ristretta in più piccola cerchia; aumentate la cifra a lire 500,000, e per ora non domando altro.

DEPRETIS, relatore. La somma autorizzata in complesso per la cala è di lire 1,200,000, delle quali si sono già consumate 430,000 lire circa, per cui restano un po' meno di 800,000 lire disponibili.

È verissimo quanto ha asserito l'onorevole Paternostro Paolo che, i lavori della cala di Palermo procedono adesso con una lodevolissima attività, ma non consta alla Commissione, nè che il residuo di 395,000 lire, che era ancora disponibile sull'esercizio 1871, si sia interamente esaurito, nè qual somma precisa potrà essere erogata nel 1872. Essa quindi non potrebbe oggi determinare e dire alla Camera se potrà erogarsi nel 1872 la somma proposta dall'onorevole Paternostro: però, siccome non c'è dubbio che queste opere procedono alacramente e potrebbe essere dubbio se il fondo di 150,000 lire basti finchè non venga dinanzi alla Camera il bilancio di definitiva previsione, così io proporrei al ministro e all'onorevole Paternostro di aumentare questo capitolo di 100,000 lire, e di portarlo a 250,000 lire, colla quale somma, che è circa il terzo delle somme che rimangono, credo che sia assicurato il servizio finchè non venga davanti alla Camera il bilancio di definitiva previsione, nella discussione del quale ci potremo accertare con dati positivi della somma necessaria per andare al termine dell'esercizio.

PRESIDENTE. Il ministro accetta?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dietro informazioni che non più tardi di ieri ho ricevuto dal prefetto di Palermo, rilevo che i lavori procedono colla massima alacrità, e che vi ha necessità di aumentare la somma. Io ne convengo pienamente, e prego la Camera di aumentare lo stanziamento a quella misura che ha proposto il relatore del bilancio.

Io pregherei quindi l'onorevole Paternostro a restringere un poco i suoi desiderii e ad essere contento che stanziamo 100,000 lire in più, poichè è appunto la cifra che ci occorre, e che sarà spesa nell'anno, senza sopraccaricare il bilancio dei lavori pubblici.

PATERNOSTRO PAOLO. Io non ho difficoltà di accettare la proposta dell'onorevole relatore, inquantochè l'onorevole ministro parmi abbia detto che, all'epoca della presentazione del bilancio di definitiva previsione, se sarà necessario di aumentare la somma, ciò verrà probabilmente fatto.

In questo senso accetto, e ringrazio l'onorevole relatore, il signor ministro e l'onorevole Commissione anche a nome del mio collega l'onorevole Lancia di

Brolo, d'accordo col quale mi sono deciso a pregare la Camera.

PRESIDENTE. La Commissione propone ed il ministro aderisce che lo stanziamento al capitolo 128, invece di lire 150,000, sia portato a 250,000.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato il capitolo in questa somma.

(La Camera approva.)

Capitolo 129. Porto di Messina di prima classe - Completamento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita), lire 450,000.

L'onorevole Tamaio ha facoltà di parlare.

TAMAIO. Sarò brevissimo. Debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro. Da nove anni che si è dato mano a questo benedettissimo bacino di Messina, tutto il paese ha sperato e spera che quest'opera venisse presto compiuta; invece non se ne vede mai la fine. Nuo passa anno che la Camera non voti dei fondi a tale oggetto, ma finora tutto va con una lentezza straordinaria. Io quindi non posso fare tutti quegli elogi, a questo proposito, che ha fatto il nostro collega, l'onorevole Paternostro, per gli intraprenditori della cala di Palermo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prego l'onorevole Tamaio di considerare che la costruzione in muratura di un bacino di carenaggio è sempre una cosa gravissima.

Il bacino di carenaggio di Messina trovasi ora in questa condizione: la vasca è perfettamente compiuta e siamo ai lavori d'esaurimento.

Per questo vi sono impiegate delle macchine a vapore; se non che si è riconosciuto che queste macchine non hanno forza sufficiente perchè l'esaurimento sia sollecito.

Perciò il Governo ha in questi giorni comprato a bella posta nuove macchine a vapore per giovare in caso di necessità. Comprenderà benissimo l'onorevole Tamaio con quanta precauzione si debba procedere nell'esaurire la vasca a cagione degli infiltramenti. Se pel desiderio di far presto coloro che dirigono i lavori commettessero qualche imprudenza, l'opera potrebbe andare in rovina. Del resto possiamo dire d'essere prossimi al compimento di questi lavori, perchè una volta avvenuto l'esaurimento, altro non ci resterà a fare che a rivestire l'interno del bacino. Laonde prego l'onorevole Tamaio d'averne un po' di pazienza. Speriamo che in un prossimo avvenire il ministro per i lavori pubblici possa informare la Camera che il bacino di carenaggio è perfettamente riuscito.

TAMAIO. Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti datimi e nello stesso tempo mi dichiaro riconoscente anche all'ingegnere Schioppo per le cure da lui prestate in quest'opera. Non vorrei che il mio biasimo andasse a cadere su cotesto ingegnere. All'onorevole ministro non posso fare a meno che raccomandare il porto di Messina perchè questa città non ha territorio, ed ogni sua risorsa consiste nei commerci del suo

porto i quali in gran parte dipendono dai miglioramenti che al medesimo si possono arrecare.

PRESIDENTE. Capitolo 129. Porto di Messina di prima classe. Completamento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita), lire 150,000.

Capitolo 130. Porto di Messina di prima classe. Costruzione e collocamento di una boa, lire 450,000.

Capitolo 131. Porto di Licata di terza classe. Costruzione di uno sbarcatoio (Spesa ripartita), lire 20,000.

Capitolo 132. Porto di Girgenti di terza classe. Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita), lire 150,000.

Capitolo 133. Porto di Bosa di terza classe. Costruzione del porto col concorso del comune di Bosa (Spesa ripartita), lire 205,000.

Capitolo 134. Porto di Tortolì di seconda classe. Formazione di un porto, ed opere accessorie (Spesa ripartita), lire 10,000.

Capitolo 135. Fari sul litorale toscano, lire 20,000.

Capitolo 135bis. Nuovi fari sul litorale napoletano, cioè alla punta Infreschi, Otranto, Tremiti, Mattinata, San Paolo in Taranto, Capo Suvero, Capo d'Armi, Barletta, lire 95,169,12.

Capitolo 135ter. Faro dell'isola di Tavolara. Costruzione del faro e provvista delle macchine d'illuminazione, lire 10,000.

Strade ferrate...

MASCILLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. La chiese prima l'onorevole Toscanelli.

TOSCANELLI. Tutti gli anni, allorchando si arriva a questo capitolo, nell'occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici sorgono da molte parti della Camera dei lamenti circa il modo come è fatto il servizio delle ferrovie nell'interesse pubblico. Era mia intenzione considerare lungamente quest'argomento; ma vedo la Camera sopraffatta dal pensiero di sciogliersi per andare a santificare il Natale, quindi, rispettoso a questo sentimento religioso (*Ilarità*), mi limiterò unicamente ad un punto sul quale, mio malgrado, sono tratto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per le comunicazioni fra l'Alta Italia e Roma, la strada più importante di tutte, è senza nessun dubbio quella della Liguria, perchè partendo da Torino, e da qualunque punto delle antiche provincie, per giungere a Roma s'impiegano 134 chilometri di percorrenza in meno che passando o da Falconara, o da Firenze. Parimente partendo da Milano vi è una diminuzione nella percorrenza di 20 chilometri; e siccome, in fin dei conti, anche per la sicurezza e la difesa dello Stato, o prima o poi, voglia o non voglia il ministro dei lavori pubblici, dovrà essere fatta la strada Parma-Spezia, allora tutta la Lombardia e la media valle del Po sarà collegata a questa linea.

Ebbene, signor ministro, questa linea ha un carattere così spiccatamente nazionale, che si può dire non

esservi nessuna linea più importante di questa. Ora la provincia di Pisa ha dato un esempio nuovo, quello cioè di costruire un tratto di questa grande arteria a tutte sue spese, senza domandare nessun compenso, spendendo lire 1,200,000. E certo questa provincia, nel far ciò, mai più si sarebbe atteso di trovare opposizione per parte del Ministero.

Aveva l'*interim* del Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Castagnola. E, a dire il vero, mi compiacio in quest'occasione di rendergli i dovuti elogi, perchè fu favorevolissimo, comprese l'immenso vantaggio che arrecava questa diminuzione del percorso di 20 chilometri; perchè questa linea abbrevia il percorso di 20 chilometri. Ebbene, sotto l'*interim* del suo Ministero fu stipulata una convenzione col Governo.

CADOLINI. (*Della Commissione*) Domando la parola.

TOSCANELLI. Però il Consiglio provinciale considerò che non sempre gl'interessi delle società ferroviarie si trovano all'unisono coll'interesse generale dello Stato, perchè spesso accade che le società ferroviarie, invece di far passare i passeggeri e le merci per la strada più breve, cercano di far percorrere loro i cammini più lunghi possibili, perchè la percorrenza sulle proprie reti sia di molti chilometri, epperchè sia maggiore la retribuzione.

La Camera si occupò l'anno scorso, e molto, di questa difficoltà, e di questo urto che si trova tra l'interesse delle società e l'interesse pubblico, e, dopo una lunga discussione che promosse il deputato Negrotto, l'ultimo risultato si fu che, consenziente l'onorevole ministro, e l'onorevole Depretis, allora relatore del bilancio dei lavori pubblici, come ora, fu votato dalla Camera un ordine del giorno del tenore seguente:

« La Camera confida che il Ministero dei lavori pubblici vorrà dare le opportune disposizioni a che le società delle ferrovie, giusta il disposto della legge sui lavori pubblici, debbano attuare prontamente le corrispondenze per le vie più dirette, e nel modo più esatto. »

Questo fu il voto espresso dalla Camera, e non credo davvero che il signor ministro potrà dire che il suo antecessore nell'accettare quest'ordine del giorno abbia fatto cosa contraria alle disposizioni contenute nella legge dei lavori pubblici.

Però molte volte vi sono dei ministri i quali, invece di pensare all'interesse generale del paese e dei cittadini, che è quello di percorrere le linee più brevi possibili, si trovano all'unisono cogli interessi delle società, e dicono: siccome il Governo ha garantito queste linee, è bene che i passeggeri e le merci camminino molto sulla ferrovia, così la garanzia del Governo viene a diminuire, e i ministri che hanno questa opinione, evidentemente hanno un'opinione diversa da quella espressa dalla Camera nell'anno decorso col suo ordine del giorno.

Se io debbo considerare l'operato dell'attuale mini-

stro dei lavori pubblici, contemplando un caso, dovrei credere che il signor ministro è della scuola larga, espressa dalla Camera, intendo alludere al modo col quale si è diportato per determinare la percorrenza della linea di Falconara, come la più breve, poco badando che città, le quali avevano forse maggiore importanza di quelle percorse, rimanevano in disparte.

Alle osservazioni in proposito il signor ministro disse esservi una linea più breve, e faceva considerare esservi l'ordine del giorno della Camera che vuole che i viaggiatori debbano andare per la via più breve.

Io non esamino questo fatto, dico soltanto che in questo modo ha operato il ministro dei lavori pubblici, tanto che per questo il signor ministro, da molti, si è meritato il titolo di duca di Falconara. (*ilarità*)

Invece, in quanto alla provincia di Pisa, prevalgono le teorie diametralmente opposte.

MALENCHINI. Oh Dio!

TOSCANELLI. Risponderà, se vuol rispondere.

PRESIDENTE. Continui l'onorevole Toscanelli, ma non perda di vista l'avvertenza alla quale egli stesso ha accennato.

TOSCANELLI. Non dimentico l'avvertenza; d'altronde, se lo spazio è grande, il percorso non può essere breve.

PRESIDENTE. Mi permetta: verranno altre circostanze.

TOSCANELLI. Dopo avere ottenuta la concessione di questa strada, è stata stipulata fra il Consiglio provinciale di Pisa e la società delle ferrovie romane una convenzione per l'esercizio. Da questa convenzione si disse esservi delle città che si credevano lese, ed il ministro non volle approvarla.

Ma francamente la cosa parve così strana, che nella città di Pisa nessuno se ne dette per inteso.

Visto però che l'opposizione era seria, fu nominata una deputazione, la quale si presentò al signor ministro, il quale disse che non voleva approvare quella convenzione per il disposto dell'articolo 8; e siccome quando gli atti del potere esecutivo trovano degli ostacoli, naturalmente si viene dinanzi alla Camera, io leggerò qual è l'articolo che, secondo il signor ministro, non si può approvare, senza allontanarsi dalle prescrizioni della legge dei lavori pubblici:

« L'esercizio della ferrovia Pisa-Colle Salvetti dovrà essere stabilito in modo che, tanto i passeggeri quanto le merci, possano recarsi o essere spedite direttamente senza passare per Livorno e che i treni percorrenti la linea maremmana debbano sempre direttamente, senza trasbordo, far capo a Pisa.

« Tuttavia potranno far capo a Livorno quei treni merci di partenza e di arrivo diretti esclusivamente per quel porto. »

Ora, nel formulare questo articolo, che cosa è stato fatto? Non si è fatto altro che ridurre ad un articolo le disposizioni contenute nell'ordine del giorno votato dalla Camera.

Si dice che in questo modo si viene a diminuire la libertà del Ministero, il quale non ha altra garanzia per vigilare l'interesse pubblico, che quella di determinare gli orari; ma nella convenzione stipulata col Governo, vi sono due articoli pei quali questo diritto è chiarissimamente riservato al Governo, e l'articolo 15 della convenzione fatta colla società delle romane dice in modo chiarissimo, che tutte le disposizioni contenute nella convenzione stipulata col Governo, si intende che debbono essere totalmente rispettate.

L'onorevole ministro fece delle altre obiezioni, e siccome non fu questo discorso fatto privatamente, ma quando mi presentai a lui in deputazione, e siccome, in fine dei conti, ci disse che se si toglieva l'articolo 8 e si redigeva diversamente, su tutto il resto sarebbe passato sopra, io non credo di dovermi occupare di cose le quali potrebbero essere pronunziate inutilmente, dappoichè non hanno un peso sufficiente per risolvere il Ministero a dare la sua disapprovazione alla convenzione. Ebbene, io non avrei intrattenuto la Camera di queste cose, perchè nel tempo che è cominciata la discussione, e che io non aveva altrimenti mezzo di conferire col signor ministro dei lavori pubblici in modo quieto e tranquillo, sarebbe stata formolata una nuova redazione di quest'articolo ottavo, ed io spero che il signor ministro dei lavori pubblici non avrà nessuna difficoltà ad accettarla: sarebbe la seguente:

« L'esercizio della ferrovia da Pisa a Colle Salvetti sarà stabilito in conformità delle regole e delle norme contenute nell'ordine del giorno votato dalla Camera dei deputati nella tornata del 28 maggio 1870. »

Ora, che l'esercizio di questa ferrovia debba essere fatto nel modo che la Camera ha espresso l'anno passato, manifestando il desiderio che fosse adottato per tutte le strade ferrate, mi pare una redazione tale, che io voglio sperare sarà accettata dal signor ministro, e sarò ben lieto se mi darà questa risposta.

MALENCHINI. Io ho domandato la parola per far apprezzare il vero senso delle osservazioni dell'onorevole Toscanelli, affinchè la Camera comprenda con qual animo e con quale intendimento egli venga qui a sostenere l'articolo 8 della convenzione fatta tra le ferrovie romane e la provincia di Pisa.

Signori (*Con calore*), è l'interesse di Livorno, che è stato compromesso con passione troppo vivace da questo articolo, e devo dichiarare che esso produsse un'amarezza profondissima nella popolazione di Livorno (già sì duramente provata da tanta decadenza e da tanti sacrifici), poichè si vide che aveva l'intento di far sì che tutti i treni celeri diretti senza trasbordo per Roma partissero (questa è la convenzione e l'intento dell'onorevole Toscanelli che ha creato questo articolo), partissero da Pisa; e fu notato che nell'articolo stesso c'era una frase che riduceva il tratto fra Livorno e Colle Salvetti un braccio subalterno, per cui

avrebbero in conclusione, o prima o poi, cessato di partire da Livorno i treni celeri per Roma.

La portata, l'intento chiaro di questo articolo era che tutte le comunicazioni celeri transitassero per Pisa, e che Livorno rimanesse affatto da parte nel movimento dall'Alta Italia per Roma, e viceversa.

L'amministrazione delle romane, la quale si era lasciata condurre a questa convenzione che così completamente sacrificava gli interessi di Livorno, ha cercato di attenuarne l'importanza, ma i fatti sono fatti, e qualunque sia l'accorgimento dell'onorevole Toscanelli a ricoprirli e spiegarli, come crede meglio, nella sua convenienza...

TOSCANELLI. Domando la parola.

MALENCHINI. L'intento era questo.

Avverto poi che l'onorevole Toscanelli è quasi solo in questo intento, in questa idea, perchè molti e molti della cittadinanza di Pisa, che hanno apprezzato questi fatti nella loro verità, disaccordano dall'acre esigenza con cui egli cerca di far trionfare questi suoi poveri interessi municipali col sacrificio della vicina città di Livorno.

Sono rimasto inoltre molto sorpreso che l'onorevole Toscanelli abbia ora portato dinanzi alla Camera questa pretesa, perchè, per quanto io lo sappia audacissimo (*Ilarità*), sebbene provvisto di buone qualità, pur non avrei mai creduto che avesse voluto mescolare questi suoi passionati contrasti fra questi primi solenni momenti della vita parlamentare d'Italia in Roma.

Io aggiungerò di più: l'onorevole Toscanelli, con quella apparenza ingenua con cui ha coperto la questione, sa come stanno le cose. A Livorno, quando si venne in cognizione di questo tentativo, si volle procedere con tutta calma e riflessione; si procurò di avere su questo contrasto, provocato dall'onorevole Toscanelli, il parere di uno dei principali avvocati toscani, dell'avvocato Andreucci, il quale, apprezzando le obbligazioni che la società delle ferrovie romane aveva verso il Governo ed il paese, fece un voto, che io sul momento non ricordo, ma che in sostanza riconosceva la serietà e l'importanza dei reclami mossi da Livorno.

Ma non basta, per procedere anche con più sicurezza nel senso del vero e del giusto, fu consultato pure un distinto ingegnere tecnico (credo che sia l'ingegnere in capo delle ferrovie meridionali), il quale espresse un voto conforme a reclami livornesi e contrario a questo magno articolo 8, con cui, per fare il bene di Pisa, si metteva per condizione che si sacrificassero gli interessi legalmente stabiliti, le giuste convenienze di Livorno. Faccia Pisa tutto quel che meglio desidera e vuole per la sua prosperità e di gran cuore io ne godrò; ma, per cercare il proprio vantaggio, non venga a togliere ad un paese già provato, ripeto, da molte sventure, quel po' di bene che attualmente gli resta.

Appellandomi quindi alla coscienza della Camera, poichè so che predomina sempre il sentimento del giusto fra noi, io la prego di respingere l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Toscanelli.

PRESIDENTE. Io non posso tollerare che venga in discussione nè l'articolo 8, nè l'articolo 10, nè altri articoli di leggi o di convenzioni. Noi qui discutiamo il bilancio; se l'onorevole Toscanelli ha delle proposte da fare sul medesimo, io le sottoporro alla Camera, ma se si intende di trattare delle questioni che non hanno nulla che fare col bilancio, io consulterò la Camera.

Onorevole Toscanelli, ha chiesto la parola per un fatto personale?

TOSCANELLI. Siccome mi sono iscritto sul capitolo delle ferrovie, posso discutere, a mio modo di vedere, una convenzione ferroviaria.

PRESIDENTE. Io ho un altro modo di vedere, onorevole Toscanelli, e le ripeto che ella può in occasione del bilancio, e specialmente del titolo delle ferrovie, trattare di queste, come di argomento generico; ma non può trattare una materia che è estranea completamente al bilancio, nè venire a discutere una convenzione ferroviaria, la quale non cade ora sotto l'esame del Parlamento.

TOSCANELLI. Domando la parola per vari fatti personali. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Parli.

TOSCANELLI. Che i fatti personali ci siano, la Camera non vorrà negarlo. D'altronde, il presidente della Camera mi ha lasciato andar fino in fondo su questo argomento; se non si poteva discutere in occasione del bilancio, mi doveva interrompere prima.

PRESIDENTE. Onorevole Toscanelli, se io le ho usata una certa indulgenza, ella non deve trarne argomento per abusarne, e farmene quasi rimprovero.

TOSCANELLI. Non intendo farle nessun appunto, anzi la ringrazio.

PRESIDENTE. Parli per i fatti personali.

TOSCANELLI. L'onorevole Malenchini ha detto che io sono audacissimo... (*Si ride*) ma stia pur sicuro l'onorevole Malenchini, che io in questa quistione vi porto quella calma e quella tranquillità che, a dire il vero, non mi è parso ravvisare nelle sue parole, e stia pur sicuro l'onorevole Malenchini che io ho per la città di Livorno un'affezione punto minore a quella che egli le professa.

Nel difendere questo articolo della convenzione, non sono stato menomamente animato dalle prave intenzioni che egli si è compiaciuto di attribuirmi.

Ha detto poi l'onorevole Malenchini che io ho insinuata la società delle ferrovie romane. Ma questa è cosa tale che non posso lasciare senza risposta, perchè in verità parrebbe che io fossi andato a corrompere questa società e il Consiglio di amministrazione; ma nemmeno per sogno. La società delle ferrovie romane ha fatta una convenzione con piena cognizione di causa,

dopo di averne discussi gli articoli nel suo Consiglio di amministrazione.

Piuttosto mi permetta che io glielo dica, l'onorevole Malenchini e parecchi dei suoi concittadini non capiscono che in questo caso l'interesse di Pisa si confonde coll'interesse generale, e che si erra molto quando si crede che ne possa derivare del danno alla città di Livorno.

Quando io avessi avuto questo sentimento, in verità avrei avuto ripugnanza a trattare questa questione, e ad insistere, perchè delle due cose l'una: o le merci ed i passeggeri sono diretti a Livorno, e ci andranno tanto quando i treni arrivano a Pisa, come quando i treni arrivano a Colle Salvetti, poichè vi saranno dei treni in coincidenza; se invece si tratta del movimento della Francia, dell'Alta Italia, allora certamente io non credo che l'onorevole Malenchini voglia pretendere che sia utile per Livorno che passino cento vagoni di passeggeri o di merci per quella stazione, perchè i passeggeri spenderanno qualche soldo al caffè della ferrovia; pel caffettiere sarà un vantaggio (*Si ride*), ma per la città di Livorno no davvero.

Dunque mi permetto di dirgli che esso si formò delle idee esagerate, che i suoi concittadini si sono allarmati di soverchio, e che senza nuocere menomamente alla città di Livorno, qui si tratta unicamente di far cosa che è utile all'interesse generale dell'Italia, per le comodità delle comunicazioni ferroviarie.

Vede adunque l'onorevole Malenchini come egli sia stato tratto in errore, per cui spero che dopo questi schiarimenti si pentirà di essersi riscaldato soverchiamente e di avermi attribuite delle intenzioni che sono ben lungi dall'animo mio. Io non ho altro a dire.

MALENCHINI. Domando la parola per un fatto personale.

TOSCANELLI. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi dichiara che accetta, bene, ma se invece tace, io francamente dico alla Camera, che spero di poterlo persuaderè in avvenire, e se non mi riuscirà di persuadere lui, non è mica eterno questo Ministero e ne verrà un altro (*Ilarità*) e lo persuaderò, e allora spero che non ci sia un ministro dei lavori pubblici, il quale dica che non vuole che una ferrovia sia esercitata conforme ai modi prescritti in un ordine del giorno della Camera; sarà che se ne trovino di molti, ma io francamente non lo credo, e porto la speranza che le cose le quali sono nell'interesse generale del paese, in quanto al servizio delle ferrovie, saranno uniformate al voto manifestato dalla Camera.

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

MALENCHINI. Rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe ora all'onorevole Cadolini; ma mi pare che è una questione oziosa. L'onorevole Toscanelli ha detto che si riserva per l'avvenire, lasciamola dunque per l'avvenire.

CADOLINI. Ma io vorrei dire qualche cosa su questo argomento. Parlerò dopo il signor ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Debbo avvertire la Camera che sotto l'ordine del giorno dell'onorevole Toscanelli...

TOSCANELLI. Non è un ordine del giorno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... vi è una delle più gravi questioni di giurisprudenza ferroviaria. Se la Camera si mettesse per questa via di vincolare il ministro dei lavori pubblici ad un determinato servizio di treni, si verrebbe ad intaccare i diritti più potenti che ha in mano il potere esecutivo per esercitare la sua influenza sulle compagnie ferroviarie.

Non è questa una questione da trattare per isbieco, ma da mettere sul tappeto e da discutere di tutto proposito.

D'altra parte, che viene egli a dire l'onorevole Toscanelli? Egli non viene a dir altro che questo: noi abbiamo fatta una convenzione, in forza della quale vogliamo che tutti i treni, per 12 anni continui, finchè a noi piace, passino per Colle Salvetti e per Pisa, e non debbano mai passare per Livorno.

Ora il ministro dei lavori pubblici che cosa vi dice? Vi dice che questa è una facoltà la quale è riservata al potere esecutivo, e che il potere esecutivo intende di esercitarla volta per volta, secondo il vantaggio generale e locale.

SINEO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il volere adunque obbligare un ministro ad assumersi in perpetuo uno di simili impegni sarebbe lo stesso che legare le mani a tutti i ministri dei lavori pubblici che verrebbero dopo lui.

D'altra parte consideri bene la Camera quale è la proposta dell'onorevole Toscanelli, e la consideri di rimpetto al potere esecutivo. Il potere esecutivo ha la facoltà di approvare le convenzioni che fanno le compagnie ferroviarie.

Ora si è presentata al ministro dei lavori pubblici una convenzione, ed essa sta sotto le considerazioni del ministro per essere approvata oppure no. In questo stato di cose, il ministro dei lavori pubblici ha fatto sapere alla società delle ferrovie romane, le quali sono sotto la sua dipendenza, che egli non intende per verun modo di approvare l'articolo 8, perchè contrario alla legge generale ed alla convenzione colle ferrovie romane, stabilita per legge; e infine perchè non vuole stabilire un precedente che sarebbe fatale per l'avvenire.

Ora una questione così grave si porta alla Camera e si vuole che sia sciolta? Ma dove rimane la responsabilità del ministro? Lasciate che il ministro prenda la determinazione che deve prendere; dopo che l'avrà presa, sarà pronto a dire la ragione per cui ha creduto di agire in questo modo o in un altro, e allora sarà il tempo in cui si potrà o approvare il suo operato o

proporre una censura. Onde io propongo la questione pregiudiziale.

TOSCANELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ella non ha fatto alcuna proposta...

TOSCANELLI. Non ho fatto proposta, ho rilevato che l'articolo della convenzione sarebbe formulato in quel modo, e che è in facoltà del potere esecutivo di accettarlo o no. Ho detto che spero, in caso di rifiuto, di poter trattare con un altro ministro, e non ho invitato la Camera a votarlo.

Dunque non ho fatto proposta, e si vada pure innanzi senza votare la pregiudiziale, che non è del caso.

PRESIDENTE. Onorevole Cadolini, mi pare che sia inutile che ella parli, dal momento che non c'è proposta.

Si dovrebbe altrimenti dare la parola all'onorevole Sineo e continuare senza ragione la discussione.

CADOLINI. Sarebbe riguardo alla convenzione.

SINEO. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Non c'è proposta, onorevole Sineo. L'onorevole Cadolini ha rinunciato alla parola.

SINEO. Ma io non rinuncio. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che cosa?

SINEO. Su questa questione delle strade ferrate.

PRESIDENTE. Allora prima dovrei dar la parola a quelli che sono iscritti, ma gli altri rinunciano. (*La chiusura! la chiusura!*)

ASPRONI. C'è un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Verrà l'ordine del giorno quando saremo al capitolo relativo.

Capitolo 137. Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese fisse), lire 255,100

Capitolo 138. Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese variabili), lire 90,000.

Capitolo 139. Ferrovie del littorale ligure, lire 11,000,000.

L'onorevole D'Aste ha facoltà di parlare.

D'ASTE. Debbo fare caldissime istanze all'onorevole ministro dei lavori pubblici affinchè voglia provvedere più efficacemente a che venga presto messo in esercizio il tronco di ferrovia tra Savona e il confine francese, cosa tante volte promessa e non ancora effettuata, a grandissimo scontento di quelle liguri popolazioni che da molto tempo attendono di fruire di questo importante mezzo di trasporto e, dirò in una sola parola, di vita, onde non abusare della pazienza della Camera.

Voci. L'ha detto ieri: il 15.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Si aprirà il 15 del mese di gennaio.

PRESIDENTE. Onorevole Sineo...

D'ASTE. Io domando una risposta.

SINEO. Io debbo cominciare col dichiarare che dissenso dal signor ministro circa il modo con cui si debba procedere nella discussione del bilancio. L'importanza

di questa discussione consiste appunto nel dovere che hanno i deputati di cogliere questa occasione per sindacare l'operato dei ministri nel passato, e per intendere con essi il modo in cui debbono comportarsi nell'avvenire.

Riconosco essere un diritto del potere esecutivo di determinare gli orari delle ferrovie. Ma i diritti sono sempre accompagnati da doveri, specialmente per i signori ministri. I doveri, in ciò che concerne l'esercizio delle ferrovie, consistono nel regolarlo nel modo più utile al bene generale del paese.

Appunto per regolare l'esercizio delle ferrovie liguri nel modo più utile al bene generale, bisogna che sia assecondato l'eccitamento fatto poc'anzi.

Ma come? Quando si verrà da Genova per portarsi a Roma, vorrete farci passare da Livorno, mentre si dovrebbe andare direttamente a Civitavecchia?

Questa questione è già stata sufficientemente trattata.

Io accetto tutto ciò che ha detto l'onorevole Toscanelli a questo riguardo, e prego il ministro di valersi degli stessi argomenti pella linea da Bologna a Roma.

Perchè da Bologna a Roma si dovrà andare per Firenze? Io vado a Firenze sempre molto volentieri, e vorrei poter vivere una gran parte dell'anno in quella classica città. Ma, quando i nostri doveri ci chiamano a Roma, perchè ci si vorrà obbligare a passeggiare un ora sulla piazza di Santa Maria Novella, od a dare profitto al *buffet* di Firenze?

Secondo gl'itinerari attuali, chi prende la via di Falconara, venendo da Torino, si vede trattenuto per più d'un'ora a Bologna, quasi in pena di non essersi rivolto a Firenze; poi altra ora a Falconara, altra a Fuligno; insomma esso impiegherà tre o quattro ore di più del necessario per venire a Roma, senza parlare della lentezza colla quale camminano i convogli. Perchè farci allungare la strada? Perchè farci passare gli Appennini a maggiore altezza di quella che ci separa da Roma?

Qui si tratta dell'interesse generale di coloro che viaggiano in Italia, e poi anche in particolare dei membri del Parlamento, i quali sono ben contenti di impiegare il tempo loro per il bene del paese, ma non di sprecarlo.

Raccomando quindi caldamente quest'argomento all'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole D'Aste forse ieri non era presente alla Camera, poichè io dichiarai che pel giorno 15 la linea sarà aperta fino al confine francese.

D'ASTE. Io ieri era presente alla Camera; ma siccome annunci fallaci ne furono già dati tanti, ho creduto di fare le mie istanze, e ringrazio il signor ministro delle nuove assicurazioni.

PRESIDENTE. Capitolo 139. Ferrovia del littorale ligure, lire 11,000,000.

Capitolo 140. Costruzione della stazione di Vene-

zia (Seconda rata di rimborso alla società della ferrovia dell'Alta Italia), lire 462,970.

Capitolo 141. Acquisto dalla società delle ferrovie romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia (Quinta e sesta rata del prezzo della linea), lire 9,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Colla legge del 1870 fu data al Ministero la facoltà di fare per decreto reale concessioni di strade ferrate all'industria privata, quando tali concessioni non portino un onere sul bilancio dello Stato.

Ora vorrei sapere se il Ministero crede che le concessioni delle linee le quali fanno concorrenza diretta alle linee sovvenute o garantite dallo Stato, non portino veramente e direttamente un onere sul bilancio dello Stato e sia lecito annoverarle fra quelle che si possono accordare per decreto reale. A parer mio, quando si tratta di linee di questa natura, le relative concessioni debbono essere fatte per legge e non per decreto reale. Su questo argomento amerei sentire qualche dichiarazione dell'onorevole ministro, che io spero di trovare del mio parere. Altrimenti correremmo il pericolo che si rinnovasse il caso avvenuto quando si fece la concessione, accennata poco fa, della linea Colle Salvetti-Pisa; correremmo il pericolo di vedere concesse per decreto reale nuove linee che, facendo concorrenza a quelle sovvenute dallo Stato, arrecano una spesa sul bilancio nazionale, e correremmo il pericolo di vedere rinnovate le conseguenze che si sono testè deplorate, le conseguenze cioè dell'incompatibile ingerenza di un'amministrazione particolare di una provincia nell'esercizio di una linea d'interesse generale e destinata a far parte della grande rete principale che deve essere soggetta alla libera e diretta tutela del Governo.

Credo adunque che pel grande interesse del pubblico erario, pel grande interesse che ha lo Stato in simile materia, le concessioni delle linee di questa natura non debbono essere sottratte al voto del Parlamento, unico giudice competente e legittimo di tutti i provvedimenti che impegnano i bilanci futuri dello Stato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Cadolini entra perfettamente nelle viste del Ministero. Prova ne sia l'accusa fatta al Governo dall'onorevole Toscanelli di favorire più gl'interessi generali che gl'interessi delle società. Io desidero la prosperità delle società, ma riconosco che quando c'è una linea di ferrovia la quale è guarentita, e si vuole farne un'altra in concorrenza non guarentita, si opera come se si stabilisse una imposta sullo Stato, come se si diminuise un'entrata.

Noi ci rallegriamo che l'onorevole Cadolini abbia richiamata la nostra attenzione su questo proposito, e ce ne rallegriamo tanto più in quanto che è intenzione dell'attuale amministrazione di non fare nessuna concessione di strade ferrate, quantunque ne abbia ottenuta facoltà dal Parlamento, ogni qualvolta possa

risultarne un detrimento alle linee dello Stato, oppure a quelle per cui il Governo paga delle garanzie.

ASPRONI. Mi perdoni l'onorevole ministro, ma non posso accettare quello che egli dice. Lo Stato non s'impingua col monopolio, ma fa i suoi interessi colla libertà: quello che vi assicurate col monopolio, lo perdetevi nell'economia generale. Volesse Iddio che vi fossero molte società private, le quali costruissero delle strade ferrate senza concorso dello Stato! Sarebbero la ricchezza della nazione. Il monopolio invece distrugge i veri interessi del paese. Quanti hanno sieduto e siedono da parecchi anni su quel banco, si sono vantati e vantano di essere i continuatori del conte di Cavour.

L'unica politica liberale, che aveva quell'uomo di Stato, che è spesso invocato dal Ministero, era la libertà commerciale. Ora voi venite a rinnegarlo, dal momento che professate le teorie che avete ora esposte.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mi pare che l'onorevole Asproni non abbia compreso per nulla il significato delle parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Questi ha dichiarato, che quando si voglia ottenere da una società qualunque la concessione di una linea, la quale possa recar grave nocimento a una linea sussidiata dallo Stato, egli non oserà prendere sopra di sé la responsabilità di concedere o di negare, ma ricorrerà alla Camera affinché essa, esaminate le conseguenze di tale determinazione, stabilisca ciò che si deve fare. Ora io chieggo all'onorevole Asproni, se questo modo di procedere sia per avventura illiberale, se non sia conforme agli interessi dello Stato e all'ossequio che il potere esecutivo deve sempre avere al Parlamento. Quindi mi perdoni se le ripeto che ella non ha compreso per nulla la portata delle parole del signor ministro dei lavori pubblici.

ASPRONI. Domando la parola per un fatto personale.

CADOLINI. Io voglio soltanto osservare all'onorevole Asproni che qui non si tratta di non concedere queste linee, si tratta soltanto di sottoporle al voto del Parlamento. Quindi io credo che se l'onorevole Asproni è, come ha sempre dimostrato di essere, geloso delle prerogative del Parlamento, non può dar torto nè al Ministero che ha fatto quelle dichiarazioni, nè a me che le ho provocate.

Io ho molto piacere che l'onorevole ministro abbia fatte quelle esplicite dichiarazioni di cui prendo atto, perchè trovo in esse un'assicurazione valevole a garantire il paese che in avvenire non si rinnovino i fatti che, pur troppo, oggi potrebbero lamentarsi.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Sarà che io abbia male inteso, ma non aveva in animo di combattere per non riservare al Parlamento la facoltà di decretare per legge le concessioni di ferrovie; chè anzi non avverrà mai che io non sia ardentemente geloso delle prerogative parlamentari.

E si è appunto perchè io ne sono gelosissimo, che deploro che si discuta il bilancio con questa precipitazione, ed eliminando tutte le questioni che vi sono relative. L'unica prerogativa che rimane al Parlamento nel Governo costituzionale, perchè tutte le altre sono polvere negli occhi, è la prerogativa di discutere seriamente e di votare il bilancio.

Appunto perchè di queste prerogative io sono gelosissimo, mi opposi costantemente e sempre mi opporrò alle Commissioni eccezionali che voi create per discutere in pochi le leggi di finanza, sottraendole all'esame preventivo dei singoli deputati.

Ma quello che io volevo combattere è che, quando vi è concorrenza coll'interesse dello Stato per una ferrovia garantita, allora si vada a considerare il detrimento che ne soffre lo Stato nella garanzia che è prestata. Ed è questo che io combatto...

PRESIDENTE. Ma mi pare che ora ella abbia esaurito il suo argomento.

ASPRONI. Io voglio la libertà in tutto, poichè essa è a medicina universale dei mali pubblici.

PRESIDENTE. Si riservi ad altra occasione.

Non essendovi proposta, passeremo oltre.

(Sono indi approvati i seguenti capitoli:)

Capitolo 141. Acquisto dalla società delle ferrovie romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia (Quinta e sesta rata del prezzo della linea), lire 9,000,000.

Capitolo 141 bis. Liquidazione di conti e transazione di liti fra il Governo e la società delle ferrovie romane fino a tutto giugno 1868, lire 2,000,000.

Capitolo 142. Costruzione della ferrovia da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui (Terza rata del prezzo dei lavori), lire 8,000,000.

Capitolo 143. Concorso del Governo nella spesa della traversata di Mantova e della ferrovia Modena-Mantova per Borgoforte, lire 800,000.

Concorso del Governo nella costruzione della ferrovia da Monza a Calolzio. Per memoria.

Costruzione della strada ferrata da Asciano a Grosseto, e servizio delle obbligazioni emesse per far fronte alla spesa della costruzione stessa. Per memoria.

Capitolo 144. Costruzione delle ferrovie calabro-sicule, del tronco ferroviario da Girgenti a Porto Empedocle e delle gallerie di Staletti e di Lercara, lire 30,000,000.

È su questo capitolo che intende parlare l'onorevole Plutino?

PLUTINO AGOSTINO. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Onorevole Interlandi, è su questo che aveva chiesto la parola?

INTERLANDI. Sì, signore.

È una semplicissima domanda che mi limito a dirigere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nella tornata del 29 luglio 1870, dietro lunga discussione sul proposito dello schema di legge per l'appro-

vazione delle concessioni ferroviarie, fu dalla Camera approvato il seguente ordine del giorno proposto dalla Commissione :

« A complemento della rete calabro-sicula, la Camera invita il Governo a studiare, ed a *provvedere* a tempo opportuno per la costruzione della linea Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio sul versante Tirreno. »

Atteso il tempo che stringe la Camera per discutere prima delle vacanze natalizie le leggi di massima urgenza, io non mi intratterrò menomamente a dimostrare qual sia la importanza della linea Siracusa-Licata; d'altronde questa non è stata giammai contestata, anzi pienamente e costantemente riconosciuta.

Ricorderò soltanto che nel 1868 la Commissione della Camera incaricata di riferire sul progetto di legge riguardante lo scioglimento del contratto, per le ferrovie calabro-sicule, colla società *Vittorio-Emanuele*, così si esprimeva nel suo rapporto :

« In prospettiva di una nuova convenzione da farsi per le ferrovie calabro-sicule, in pari tempo raccomanda al Governo, in caso di nuove concessioni, come una delle più importanti, la linea Siracusa-Licata. »

E il ministro non esitò menomamente ad accettare tale raccomandazione.

Non accennerei, come argomento della grande utilità della linea, agli incessanti voti fatti dal Consiglio provinciale di Siracusa e dai municipi più direttamente interessati, se tali rappresentanze si fossero limitate soltanto a semplici e sterili voti; ma questi voti sono ben solidi e di grande valore, ed hanno dato il suggello alla importanza della linea, perchè accompagnati dai loro sforzi, dai loro sacrifici.

Questi enti hanno già votato a titolo di sussidio per la Siracusa-Licata la cospicua somma di 6 milioni di lire, somma ben considerevole in se stessa, ma che, posta in confronto colle ristrettezze finanziarie in cui versano, acquista una rilevanza di gran lunga maggiore di quella che si abbia isolatamente guardata.

Inoltre fu tanto il Governo convinto della importanza di questa linea che dal ministro, or sono parecchi anni, e prima ancora che le Commissioni della Camera e la Camera stessa si fossero manifestate, venne firmata una concessione provvisoria; ma questa non ebbe nè poteva forse avere alcuna pratica conseguenza per mancanza di garanzie, e non servì che a lusingare vanamente, e con grave danno, il paese.

Ma oggi, decorsi già quasi due anni da che la Camera votò quell'ordine del giorno, io ho fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale mostra tutto l'impegno nello spingere le opere di pubblica utilità, in esecuzione di quel voto, abbia già esaurita la prima parte di esso, cioè gli studi, e non gli resti innanzi che la seconda, quella cioè di provvedere.

Ed è per ciò che io dalla nota cortesia dell'onorevole ministro mi attendo di conoscere in quale stato

sia questa pratica, onde sapere se quelle popolazioni cui più direttamente interessa, possano o pur no, in seguito alle tante notizie che corrono sull'argomento, seriamente, una volta lusingarsi di vedere al più presto attuate le loro più sentite, più fervide e più giuste aspirazioni, il che è vitale, indispensabile pel risorgimento economico di quelle provincie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Rispondo all'onorevole Interlandi che il Ministero si preoccupa di questa concessione, ma finora non ha preso nessuna determinazione.

Essendo importante soprattutto assicurare la serietà della concessione, così è ben naturale che non possa ora entrare in altre spiegazioni.

INTERLANDI. Mi dichiaro soddisfatto delle parole del signor ministro; e, nel raccomandargli caldamente di spingere quanto più può le sue pratiche per l'attuazione di questa linea, sono fidente che si occuperà innanzitutto dei mezzi convenevoli, ed è allora soltanto che ci potrà presentare le trattative concluse con una società seria e ben garantita, onde non si ripetano quelle vane lusinghe nelle quali fu cullato il paese.

DE BLASIO. Mi mortifica il prendere la parola in mezzo a questa ressa che ci stringe, ma sono costretto a farlo per domandare un'esplicita e formale dichiarazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici onde la legge sia rispettata in una gravissima questione. È un grido di dolore di una provincia che io porto davanti a voi. La provincia di Reggio di Calabria ha speso due milioni di lire per costruire una strada; questa strada è inservibile, inutile, e la provincia di Reggio è in pericolo di perdere il frutto dei due milioni spesi.

La questione è questa, o signori.

Voci. Ma come? Si spieghi.

DE BLASIO. Mi spiego. La concessione alla *Vittorio-Emanuele* portava l'obbligo che tutti i ponti con luce maggiore di 10 metri dovessero essere costrutti a doppia larghezza, di cui una metà servisse al carreggio ordinario. I signori Charles e Picard, divenendo appaltatori della costruzione, assumevano quegli obblighi, e nell'articolo quarto della convenzione del 1868 fu tenuto speciale conto di quest'impegno; soltanto esso venne modificato in parte, dicendosi che era dispensata la società dall'adempirvi nei soli casi in cui una strada non vi fosse, nemmeno in progetto.

La provincia di Reggio di Calabria affidata al valore di una legge così esplicita e così chiara ha costruito la sua strada coordinandola a questo concetto, quindi noi abbiamo 130 chilometri di strada ai quali mancano 18 o 20 ponti che sono quelli di luce maggiore di 10 metri; questa strada non si può percorrere, perchè ad ogni piè sospinto c'incontriamo in una mancanza di ponte.

La provincia molte volte ha fatto delle istanze al

Ministero e ne ebbe sempre delle parole di conforto ; ad ogni riunione del Consiglio provinciale si prendeva una deliberazione in proposito e si mandava al Ministero, ora diventato il nostro *Cartaginem delendum*, e delle buone parole e delle promesse non ci sono mai mancate ; così sono certo che il signor ministro qualche confortante parola ce la dirà ancora, ma io lo prego a fare in modo che questo giusto desiderio di quella provincia, questa legittima aspettazione non sia tradita. E tanto più insisto su di questo perchè, non posso celarlo, l'andamento degli affari di quella società, lo stato di liquidazione in cui si trova verso il Governo, mi fa gravemente temere che ad un momento determinato noi potessimo perdere interamente 2 milioni di lire che sono stati spesi.

Il predecessore dell' onorevole ministro che oggi siede su quel banco, dette incarico speciale alla Commissione d'inchiesta che fu sui luoghi, d'esaminare questa questione. La Commissione riferì che la provincia di Reggio era nei termini voluti e dalla concessione primitiva e dalla convenzione del 1868, ed osservò come codeste travate di ponti, che la società si è ricisamente negata a mettere finora, ammontano al valore di non meno che 1,375,000 lire. Ora che lo Stato, che la provincia fossero defraudati di una somma così grande sarebbe doloroso. Invito dunque il Ministero a far delle dichiarazioni, le quali servano a confortare il paese sul rispetto che si deve alle convenzioni che si fanno col Governo, ed a tranquillare una generosa provincia la quale ha corrisposto con ogni suo potere al movimento economico che oggi si manifesta in Italia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io spero poter tranquillare l'onorevole De Blasio, quando gli dirò che il Governo sa bene quali sieno i suoi diritti verso l'impresa che sta facendo i lavori, per ottenere che i patti siano mantenuti ; ma, ad ogni modo, si varrà di tutte le sue facoltà, onde far rispettare ed eseguire le convenzioni.

DE BLASIO. Ne prendo largamente atto. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Capitolo 144. Costruzione delle ferrovie calabro-sicule, del tronco ferroviario da Girgenti a Porto Empedocle e delle gallerie di Staletti e di Lercara, lire 30,000,000.

Capitolo 144 *bis*. Concorso dello Stato nella spesa occorrente per le esperienze da farsi su di un tratto di strada fra il confine italiano e Lanslebourg, del sistema funicolare inventato dall'ingegnere Agudio, lire 200,000.

Capitolo 144 *ter*. Eseguitamento di lavori ferroviari nelle provincie venete, lire 376,191 57.

Capitolo 144 *quater*. Ferrovia San Severino-Avellino...

BRESCIA-MORRA. Avrei risparmiato molto volentieri alla Camera parte di quel tempo brevissimo che le resta per terminare la discussione dei bilanci, se, fa-

cedendolo, io non avessi mancato al mio dovere. Prometto però di essere brevissimo.

Si tratta, o signori, di una questione che spesso volte è venuta dinanzi alla Camera e che probabilmente verrà ancora altra volta ; intendo parlare, cioè, della costruzione del tronco di ferrovia da San Severino per Solofra ad Avellino. Io non ne trovo fatta parola nel bilancio e comprendo che non se ne poteva fare parola, imperocchè la costruzione di questo tratto di ferrovia è stata assunta dalla società delle romane.

Fino dal 1865, o signori, fu decretata la prima volta la costruzione di questo tratto di ferrovia con un'apposita legge. Non rifarò qui la storia delle fasi che ha subite questa costruzione, perchè sarebbe abusare del tempo della Camera ; mi basterà dire che dal 1865 fino all'agosto 1870 nulla o pochissimo si era fatto. Finalmente il 20 agosto 1870 con una legge si approvò una convenzione interceduta tra il Governo e la società delle ferrovie romane, colla quale la società assumeva l'impegno di condurre a termine questo tratto di ferrovia entro l'anno 1873.

Nulla per altro fece la società per adempiere ai suoi obblighi e quasi parve che essa stimasse averli adempiuti con la semplice stipulazione della convenzione e che non le restasse a fare altro ; sicchè nel maggio 1871 io fui costretto a fare una interrogazione al ministro dei lavori pubblici per dimandargli ragione del lungo tempo fatto trascorrere, circa cioè un anno, senza che nulla si fosse fatto.

Ad onore del vero io debbo dire che il ministro dei lavori pubblici, era allora l'onorevole Castagnola che reggeva il Ministero, fece ressa presso la società ; ed in effetti io muoveva quella interrogazione nel mese di maggio, e nel mese di giugno la società si compiacceva di presentare gli studi definitivi, che erano approvati con decreto del 16 giugno 1871.

Senonchè, per una questione sorta circa al punto in cui doveva essere messa la stazione di Avellino, il Ministero a mie istanze approvò gli studi fino al 25° chilometro, rimandando alla società dal 25° chilometro in poi gli studi medesimi, per conciliare gl'interessi di Avellino e quelli di altri comuni interessati in questa ferrovia. Sa il ministro dei lavori pubblici, sappia la Camera che dal 16 giugno 1871 finora (sono passati circa sette mesi) la società non ha fatto nulla che accenni nemmeno al cominciamento dei lavori.

Il signor ministro conosce essere stabilito dalla legge che assolutamente entro il 1873 debba avere termine la strada. Ora è impossibile che questa strada di circa 35 chilometri, con moltissime opere d'arte, con vari trafori, uno dei quali importantissimo, cioè il traforo di Turci, possa avere termine, mettendo anche oggi mano ai lavori, prima di tre anni. (*Segni negativi del ministro per i lavori pubblici*) Ai segni di diniego che fa il signor ministro veggo che egli crede possa farsi in più breve tempo. Ebbene, poniamo due

anni. Sarà pertanto sempre vero che bisognerebbe mettervi mano al primo gennaio, per averla finita al 1873. Io dirò francamente che non è la volontà che manca alla società. Lo comprendo, la società vuol finire la strada, ma mi pare che non abbia i mezzi; io sono convinto che non possa fare questa strada o almeno che non possa compierla pel tempo designato dalla convenzione e dalla legge. È una mia convinzione, che non mi è venuta così *a priori*, ma mi è venuta dalla conoscenza di taluni fatti, di talune circostanze.

Fortunatamente però la convenzione approvata colla legge dell'agosto 1870 ha preveduto questo caso; ha preveduto appunto il caso in cui la società non volesse o non potesse costruire quel tratto di strada; epperò coll'articolo 13 ha stabilito che, quante volte la società non fosse in grado per qualsiasi ragione di costruire questo tratto di strada ferrata, il Governo dovesse costruirlo a danno della società medesima, anticipando, per far fronte alle spese, la sovvenzione chilometrica afferente al tratto da Canello a San Severino ed agli altri tratti consecutivi che potessero già essere costruiti. Or bene, io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: crede egli venuto il momento di convincersi che la strada ferrata non sarà fatta pel 1873? Crede egli di potersi convincere che la società non ha i mezzi per fare ora questa strada? Crede venuto il momento di servirsi della facoltà che gli dà l'articolo 13 della convenzione, e di anticipare la sovvenzione chilometrica del tratto di ferrovia da Canello a San Severino, per costruire quello da San Severino ad Avellino? Se crede tutto ciò, io lo prego di dichiarare che nel bilancio di definitiva previsione pel 1872 egli vorrà stanziare un articolo per la costruzione di che trattasi.

Io prego pure il signor ministro di riflettere che alla costruzione di questa strada sono connessi interessi grandissimi di tutta la provincia di Avellino e specialmente del collegio che io ho l'onore di rappresentare. Egli deve sapere che questa strada non rappresenta un semplice vantaggio per Avellino, come lo rappresenterebbe per ogni altra località qualunque; ma, oltre al vantaggio, principalmente rappresenta la riparazione di immensi danni arrecati alla provincia medesima; poichè deve ricordare il signor ministro che, quando fu decretato il congiungimento delle Puglie con Napoli per Benevento, Avellino rimase tagliata fuori da ogni consorzio umano; di guisa che quella benemerita città, che prima era l'emporio del commercio delle Puglie, oggi è rimasta segregata da tutti ed in preda alla più squallida miseria. Provincia proprio disgraziata!

Vorrei esporre alla Camera tutti i danni sofferti da undici anni a questa parte da Avellino, ma temo di abusare della sua pazienza. Dirò sinteticamente il mio concetto, che è il seguente.

Avellino ha risentiti tutti i danni inevitabili del

novello ordinamento politico, senza sperimentarne mai i benefici effetti. Eppure la provincia tutta di Avellino ha contribuito immensamente alla unità e libertà della patria, e non è seconda a nessuna provincia d'Italia per abnegazione e sacrifici, come rilevasi dalla storia, e precisamente da quella degli ultimi cinquant'anni.

In quanto alla stazione, io prego il signor ministro a considerare che la società, per talune ragioni tecniche riferibili per altro ad una possibile e problematica continuazione della strada ferrata da Avellino a Benevento, ha stabilito costruirsi la stazione nientemeno che a tre chilometri distante dalla città di Avellino, e a 800 metri appena dal comune di Atripalda.

Messa così la stazione, pareva a me che la ferrovia diventasse una derisione per Avellino, e mi affrettai ad informarne il ministro dei lavori pubblici; il quale, vista la ragionevolezza delle mie istanze, approvò gli studi solo fino al 25° chilometro, rimandando il resto alla società, perchè avesse tenuto conto delle mie osservazioni circa la stazione.

Ma mi pare che, ad onta di tutte le buone volontà del ministro, le cose sieno rimaste nel punto in cui erano, giacchè la società mette innanzi le solite ragioni tecniche, dipendenti sempre però dal futuro congiungimento di Avellino con Benevento. Io me l'auguro questo congiungimento, ma per ora è un futuro molto problematico, e non sarebbe giusto che, per un fatto che è di là da venire e che potrebbe anche non venir mai, si dovesse ora far danno serio agli abitanti di Avellino, i quali dovrebbero percorrere tre chilometri per arrivare alla stazione.

Oltre poi alle ragioni addotte, vi è la legge che stabilisce per punto obbligatorio Avellino, e vi è un parere del Consiglio di Stato che vuole la stazione sia messa in un punto equidistante tra Avellino ed Atripalda.

Veggio di avere già troppo abusato della bontà della Camera, e quindi mi riassumo, pregando il ministro di tenere presente quello che io gli ho esposto per la stazione, e di fare in modo che venga edificata il più possibilmente vicino ad Avellino, conforme al parere già dato dal Consiglio di Stato in proposito, conforme alle convenienze, e finalmente conforme alla legge.

In quanto alla costruzione della ferrovia, consideri il tempo che occorre per menarla a compimento, consideri l'impossibilità in cui è la società di mantenere i suoi impegni pel 1873, e, avvalendosi della facoltà accordatagli dall'articolo 13 della convenzione, esegua i lavori a danno della società medesima, e venga perciò innanzi alla Camera a chiedere che sia stabilito nel bilancio di definitiva previsione un articolo per cui sia anticipata la somma occorrente per questa ferrovia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Assicuro l'onorevole Brescia-Morra che sarà preso in seria considerazione quest'affare. Non più tardi dell'altro giorno si tenne

una conferenza a tale proposito. Se dovessi ora dire tutto quello che deve farsi, intratterrei troppo a lungo la Camera; ma io la prego di accogliere queste assicurazioni generali, nella speranza di poter fra breve tempo farle sapere quello che si sarà potuto concertare.

BRESCIA-MORRA. Io ringrazio il signor ministro della sua gentilezza; ma lo pregherei di avere ancora la cortesia di dichiararmi se egli sia disposto, nel marzo prossimo, a proporre, in occasione della discussione del bilancio di definitiva previsione, una qualche efficace misura, ove la società non adempia ai suoi obblighi, per menare una volta a fine questa benedetta ferrovia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ripeto che il ministro studierà e procurerà di provvedere; ma è impossibile di poter dire sin d'ora se si farà questa o quell'altra cosa.

PRESIDENTE. L'onorevole Brescia-Morra sembra soddisfatto.

Capitolo 144 *quinto*. Tronco da San Niccolò a Piacenza, lire 183,608 54.

DEPRETIS, relatore. In seguito al voto della Camera sul bilancio di definitiva previsione, col quale si è diminuita questa cifra di 1880 lire, come ben ricorderà l'onorevole presidente, occorre di rettificare questo stanziamento. Invece delle 183,608 54, bisogna iscrivere 181,728 54.

PRESIDENTE. Sta bene. Il capitolo 144 *quinto* è stanziato adunque nella somma di lire 181,728 54.

Capitolo 144 *sesto*. Ferrovia Napoli-Ceprano, lire 29,205 31.

Capitolo 144 *settimo*. Ferrovia Sarno-San Severino. Per memoria.

Capitolo 144 *ottavo*. Spesa a saldo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dello Stato nelle antiche provincie, cedute alla società dell'Alta Italia, in forza della legge 14 maggio 1865, lire 176,157 44.

SINEO. Nella relazione della Commissione si fanno parecchie raccomandazioni al ministro, alle quali il signor ministro non ha risposto.

Io non vorrei che il silenzio della Camera sopra le raccomandazioni della Commissione le privasse dell'appoggio della Camera stessa.

La Commissione ha specialmente richiamato l'attenzione del ministro sopra l'importanza, non solo commerciale, ma anche militare e politica, della ferrovia da Spezia a Parma.

Io insisto sopra questa raccomandazione, e prego il signor ministro a manifestare i suoi intendimenti su questo proposito.

Raccomando inoltre al signor ministro di richiamare a maggior esattezza e regolarità il servizio delle ferrovie, il cui esercizio è affidato a società private.

Lo esercizio delle povere ferrovie secondarie si pratica con una trascuranza che non ha nome.

Le nostre popolazioni hanno fatto dei sacrifici im-

mensi per avere queste ferrovie, e non hanno ottenuto l'unico scopo che si proponevano, quello della celerità nelle comunicazioni.

Citerò, per esempio, la ferrovia da Saluzzo a Cuneo, e dirò che qualche volta i cittadini di Saluzzo quando giungono allo scalo dopo la partenza del treno, salgono in vettura e arrivano a Cuneo coi loro cavalli prima della locomotiva della ferrovia.

Un'altra linea di somma importanza per la provincia di Cuneo è quella da Cavallermaggiore ad Alessandria. Era destinata a stabilire una comunicazione diretta tra la provincia di Cuneo, e quella d'Alessandria, tra Cuneo e la capitale del regno. Ma fu una triste illusione. Chi vuole portarsi rapidamente da Cuneo ad Alessandria od a Roma, deve indietreggiare sino a Trofarello, alle porte di Torino, per raggiungere l'arteria dell'Alta Italia. È questa che ha il monopolio delle corse celeri.

C'è l'aristocrazia e la democrazia anche nelle ferrovie; è cosa veramente deplorabile. È incredibile la lentezza con la quale si cammina sulla linea trasversale da Cuneo ad Alessandria; ci sono treni che si fermano gli uni da Cuneo, per venire a Roma, in Alba, gli altri in Nizza Monferrato, per andare da Roma a Cuneo, e si obbligano i viaggiatori a pernottare in piccole città con grave loro incomodo.

Ci sta di mezzo l'interesse generale, e più particolarmente quello dei paesi che sono colpiti da questi abusi.

Quelle popolazioni, per avere la ferrovia, hanno fatti immensi sacrifici. Il circondario d'Alba specialmente si è ridotto alle massime strettezze, si sono contratti debiti enormi; si è triplicato il tributo prediale per far fronte agli assunti impegni. Si sperava un compenso nella attività dei trasporti, nell'accrescimento del commercio. All'incontro, le comunicazioni non sono più celeri di quel che fossero prima della costruzione della ferrovia. Io raccomando caldamente al signor ministro di reprimere questi abusi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io raccoglierò informazioni su quanto raccomanda alla mia attenzione l'onorevole Sineo, e sia sicuro che esaminerò in qual modo si possa provvedere, perchè, se realmente le cose fossero in questi termini, presenterebbero una certa gravità. Quanto poi alla nuova linea Spezia-Parma, il Governo si è dichiarato molte volte convinto della importanza di questo tronco, e non aspetta che la buona opportunità d'una solida società per poterla concedere, siccome ne ha dalla legge la facoltà.

PRESIDENTE. Capitolo 144 *ottavo*. Spesa a saldo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dello Stato nelle antiche provincie, cedute alla società dell'Alta Italia in forza della legge 14 maggio 1865, lire 176,157 44.

Capitolo 144 *nono*. Ferrovie calabro-sicule - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e Comp., giusta gli articoli 3 e 14 della legge 31 agosto 1868, n° 4587, lire 2,000,000.

Capitolo 144 *decimo*. Tronco Moretta-Rigoroso, lire 120.

DEPRETIS, relatore. Per la stessa ragione questo capitolo va cancellato.

PRESIDENTE. Va Bene.

L'onorevole Mascilli aveva chiesta la parola sul capitolo *Ferrovie*.

MASCILLI. Non trovando alcun capitolo speciale per la linea di Termoli-Napoli, colgo quest'occasione per dirne due parole.

PRESIDENTE. Parli.

MASCILLI. Signori. Per non mostrarmi poco curante degli interessi i più vitali del mio paese, ed anche di non avere coscienza dei nostri diritti, dovrei dire molte parole, ma poichè la ristrettezza del tempo non mi permette quanto avrei a dire, mi limito soltanto a pochissime per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per questa linea Termoli-Napoli per Campobasso, la quale, decretata sino dal 1864, avrebbe dovuto essere costruita tra quattro anni, eppure siamo al 1872 e siamo ancora ai progetti. Perciò io prego l'onorevole ministro per l'attivazione non solo di questa linea, ma di fare anche seria considerazione al tracciato, poichè interessa moltissimo alla mia provincia, ed a molte altre, che il tracciato sia quello stabilito dalla legge. Se il punto di congiungimento fosse spostato da Ponte, che con decreto ministeriale del 1866 fu fissato per punto di congiungimento, alla linea Benevento-Foggia e che potrebbe anche essere sostituito sia con Amoroso, sia con Telesse, la linea perderebbe uno dei suoi principali pregi, che è quello della brevità, perciocchè con poche ore di ferrovia vanno a riunirsi i due mari; e questo spostamento porterebbe anche di conseguenza moltissimi danni alla provincia di Campobasso non solo, ma ad altre provincie ancora ed anche allo Stato, che dovrebbe un maggiore prodotto chilometrico senza ottenere quell'utile che avrà certamente se il tracciato sarà conforme alle parole e allo spirito del contratto.

Io prego l'onorevole ministro, che quando esaminerà siffatta questione, si ricordi che la linea Termoli per Campobasso fu decretata all'occasione della soppressione della linea di Conza; la qual soppressione fu utilissima agli interessi della società delle meridionali. Nel contratto furono prevedute le maggiori spese che servono per la linea Termoli-Napoli per Campobasso, per le diverse opere d'arte che sono necessarie.

Prego pure l'onorevole ministro di ricordarsi che nel 1868 l'onorevole ministro Jacini, perchè la società non aveva adempito ai suoi obblighi, credette bene di sciogliere il contratto. La società quindi, che faceva credere che la costruzione di questa strada non fosse stata conveniente ai suoi interessi, ebbe quello che voleva, cioè di essere liberata dall'obbligo che aveva assunto.

Ma non fu così, perciocchè nel 1870 rivolse la con-

cessione, quando vide che questa si sarebbe fatta ad altra società.

Prego anche il signor ministro di ricordare che la concessione fu fatta alla società alle stesse condizioni stabilite nel contratto primitivo, e quando questa nuova concessione ebbe luogo, la società aveva durante il 1865 e 1866 proceduto agli studi definitivi per più direzioni e conosceva palmo per palmo la linea che dovea costrurre, e per la quale domandava la nuova concessione.

Tanti studi aveva fatto questa società che si può dire che in tutta Italia non vi è strada più dotta, voglio dire che fosse stata più dottamente e scientificamente studiata, di quella di Termoli-Campobasso-Napoli.

Eppure ad onta che la società avesse accettata la linea che conosceva benissimo, non per soli studi di massima, ma per ripetuti studi definitivi, e l'avesse accettata conformemente alla legge, ad onta che quando si è fatta la concessione, fosse già pubblicato un decreto ministeriale, il quale fissava Ponte per punto di congiungimento, si vengono a muovere nuove questioni per seminar la zizzania tra popolazioni della stessa provincia, e la discordia tra provincia e provincia.

Prego quindi l'onorevole ministro di prendere in seria considerazione le mie osservazioni, e lo prego ancora di far sì, che d'ora innanzi i contratti per concessioni ferroviarie non ci conducano ad illusioni, ma a fatti positivi, a realtà.

DEL ZIO. Sarò brevissimo.

La Camera ricorderà che, discutendosi nell'agosto dell'anno scorso l'ultima gran legge sul sistemamento delle ferrovie del regno, fu adottato con maggioranza grande di voti un articolo della Commissione, cioè il 19, n° 5, col quale si fermò stabilmente la sorte dell'importantissimo tronco ferroviario Candela-Santa Venere.

Io ne ringraziai e ne ringrazio ancora la Camera, come mi congratulo coll'onorevole Depretis di averne al presente riepilogato in egregio modo tutte le ragioni nella bella relazione preposta al bilancio che discutiamo. Geograficamente, economicamente, e moralmente militava e milita in favore del detto tronco, la pienezza intera del diritto e dei precedenti parlamentari; e l'onorevole relatore non è caduto al certo in esagerazione dicendo che sia l'esecuzione del medesimo un atto di rigorosa giustizia.

E di fatti egli è impossibile che non sia chiara e viva nella memoria e coscienza del Parlamento la storia dolorosa della soppressa linea di Conza. I tronchi che l'equità della Camera volle conservati divennero testimonio della sua rettitudine al cospetto di tutte le genti della mia terra natale, e questa testimonianza non cesserà dalle proteste in fino che il diritto non diventi un fatto.

La Commissione dell'anno scorso fece l'analisi di

tutti i motivi che avessero potuto per avventura dare apparenza di ragione ai ritardi. Li mostrò tutti insusistenti.

Perchè dunque trascorsero altri quattordici mesi, e la volontà della legge non è ancora eseguita?

Interpellata più volte la società delle ferrovie meridionali da me, dalle autorità locali e dal predecessore dell'onorevole Devincenzi, ha dato alla fine le sue conclusioni.

La differenza in più che essa domanda sulla cifra l'anno scorso stanziata si riduce, per quanto afferma il relatore, alla somma di altre lire 15,000. Se egli è così, nei precedenti stessi della legge si trovano additati i fondi complementari, e sarebbero sovrabbondanti. La passata Commissione dimostrò con prove irrepugnabili che il Governo si trova, pei tronchi in questione, largamente creditore della società delle meridionali. Esige infatti un canone annuo di 36 mila lire, perchè accordava alla società stessa di usare, pel tronco che va da Foggia per Benevento a Napoli, un tratto della linea che va pure da Foggia pel Cervaro a Candela. Inoltre il Governo risparmia altre 5000 lire sulla quota governativa di concorso per l'esercizio della linea di Candela. E se udiste, nella tornata del 30 luglio scorso anno, sostenersi che lo Stato sia libero di non impiegare a beneficio delle popolazioni, per cui si fece un lavoro, i risparmi fatti sul lavoro stesso, udiste pure l'onorevole Bonghi rispondere vittoriosamente che lo Stato non abbia tale libertà quando i risparmi sono necessari alla continuazione e perfezionamento del lavoro stesso; sicchè, dato che il piccolo aumento chiesto dalla società si mostri ragionevole, può essere accordato senza nuovi oneri per la nazione.

Pensi la Camera che tre circondari di tre provincie illustri del regno, cioè quelli di Melfi, di Foggia e di Sant'Angelo de' Lombardi nella Basilicata, Capitanata e Principato Ulteriore, si trovano senza comunione fra di loro, perchè la stazione di Candela non è connessa al ponte romano di Santa Venere sull'Anfido nè con rotabile ordinaria nè con tronco di ferrovia. Sembra incredibile, eppure è così! Trecento mila abitanti almeno sono tolti al beneficio di scambiare celeremente i prodotti del loro lavoro, e intanto tre leggi pubbliche del regno parlano da anni ed anni in favore del loro diritto!

Io spero perciò che, come il Parlamento accolse con sovrana benevolenza nell'anno scorso i miei reclami, voglia accoglierli ancora quest'oggi e completare l'opera d'equità nazionale tanto invocata dalle popolazioni del Melfese.

In unione a molti altri colleghi ho formulato per tal fine un ordine del giorno e sono sicuro che l'onorevole Devincenzi l'accetterà di buon grado. Fino dal 1861 egli emise la luminosa idea che le grandi linee littorali della bassa Italia non potranno essere veramente proficue

se non ricevono nesso da un ampio sistema di allacciamenti interni e di traverse appennine. Una gran parte delle popolazioni meridionali non è sui lidi, abita una natura frastagliata e federale. Benevento, Capua, Campobasso e soprattutto Melfi sono veri sistemi interni di comunione e debbono essere allacciati tra loro nel modo stesso in cui trovansi allacciate le città che possiedono le grandi linee di ferrovia dell'Italia nordica e della centrale. Il mio ordine del giorno dunque troverà eco nell'animo del ministro e della Camera, e la gran traversa che dicesi tronco Candela-Santa Venere sarà un fatto compiuto dal Parlamento di Roma per gloria del diritto e per utilità morale ed economica delle popolazioni di Melfi e dei vicini paesi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Comincio dal dire all'onorevole Del Zio che sarei disposto ad accettare qualunque ordine del giorno, quando con ciò si agevolasse la costruzione delle strade; ma credo che non si progredirà finchè non si tolgano le difficoltà.

L'onorevole Del Zio sa che il Governo ha l'obbligo di somministrare alla società delle meridionali, la quale ha il dovere di costruire questa strada, le somme occorrenti, purchè gli enti morali che debbono contribuirvi, vogliano completarle.

DEL ZIO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Credò che l'onorevole Del Zio sia in un equivoco, pensando che per questo completamento non abbisognino che 15 mila lire. Posso dirgli che per i lavori occorrenti la società delle meridionali domanda 75 mila lire. Vi è quindi una grande differenza. Quando egli riuscirà ad indurre gli enti morali a dare la somma che si richiede, cosa che non fu possibile al Governo, allora sarà facile fare questa ferrovia.

Io ho trovato nell'amministrazione una corrispondenza continuata tra la compagnia delle ferrovie meridionali ed il Governo, e fra questo, i prefetti ed i comuni, e ne ho rilevato che questo consorzio non si è potuto fin qui costituire.

Ad ogni modo, se l'onorevole Del Zio colla sua influenza ci può procurare il concorso di questi corpi morali, ne sarò contentissimo.

Quanto alla ferrovia di Campobasso, la cosa è più difficile.

L'onorevole Mascilli dice che doveva farsi entro il 1869; ma lo prego di ricordare che per la legge del 1870 tale strada deve essere finita nel 1873, o nel 1874.

Una voce dal banco della Commissione. Nel 1874.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il Governo ha ordinato alla società di fare gli studi. Senza progetti non si fanno strade ferrate.

Gli studi presentati furono dal Ministero comunicati al Consiglio superiore, il quale in seguito a reclami della provincia, ordinò che si facessero alcune ispezioni e verifiche, eseguite infatti sotto la direzione di

tre ispettori del Genio. Il rapporto relativo, giunto da pochi giorni al Ministero, venne anch'esso assoggettato all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dimodochè non v'è nessun ritardo da parte della società per venire allo scioglimento di questa ardentissima questione.

Deve poi l'onorevole Mascilli essere persuaso che, in fatto di strade ferrate, si può accelerare quanto si vuole la esecuzione, ma negli studi bisogna procedere con assennatezza, perchè da essi dipende non solo la minor spesa, ma anche l'esercizio delle stesse strade.

Ora la ferrovia di Campobasso è una delle più difficili che si possano immaginare, per unanime avviso di tutti gl'ingegneri che se ne occuparono o che furono in proposito consultati. Prima quindi di prendere una risoluzione è naturale che il Governo debba fare eseguire tutte quelle ricerche e tutti quegli studi che reputa opportuni, per determinare poi con qualche sicurezza quale sia la linea da preferirsi.

È naturale che il potere esecutivo non si possa mai allontanare dalle prescrizioni della legge, ma si varrà di tutta quella libertà che gli è consentita, perchè la strada sia costruita in modo che possa essere ben esercitata e che sia tale da non provocar richiami.

Rispetto ad essa avvi poi la intralciata questione della ubicazione della stazione.

Avviene per lo più che le società vogliono collocare le stazioni nei luoghi i più agevoli, mentre le città che sono in luoghi montuosi vorrebbero per quanto è possibile portarle più in alto per avvicinarcele. Ma sonvi certe esigenze d'arte cui per necessità bisogna sottostare, ed è appunto in queste circostanze che il ministro è il moderatore tra i desiderii di quelle popolazioni che dimorano in alto, e delle società che vogliono tenersi più al basso, per evitare le difficoltà delle pendenze.

Assicuro l'onorevole Mascilli che porrò ogni cura per la strada di Campobasso, ma egli non deve lamentarsi del tempo impiegato negli studi, perchè il tempo speso per essi si riacquista nelle costruzioni.

DI BLASIO SCIPIONE. Io volevo prendere la parola su questa questione, e mi piace che l'onorevole rappresentante di Campobasso, mio amico personale, l'onorevole Mascilli, al quale mi associo interamente, mi abbia prevenuto.

Non posso che ringraziare il signor ministro dei lavori pubblici per quanto ha testè detto sulla questione della ferrovia Termoli Campobasso-Napoli; ma egli comprenderà che, dopo che la legge sulla costruzione di questa strada ferrata fu votata fino dal maggio 1865, e avrebbe dovuto essere in pieno esercizio fino dal giugno 1870; dopo che dal Parlamento fu votata la conferma di detta legge fin dal luglio 1870 e da quell'epoca sono già passati 17 mesi, ed i lavori non sono ancora incominciati, e gli studi pare che o non siano fatti o non siano compiuti, comprenderà, dico, il si-

gnor ministro dei lavori pubblici come siano vive e giuste le apprensioni nell'animo degli interessati in questa questione, e gli interessati siamo tutti, perchè tutti dobbiamo avere a cuore che le leggi dello Stato siano eseguite.

E, giacchè ho la parola, non voglio tralasciare d'aggiungere un argomento che mi pare sia anche opportuno.

All'onorevole signor ministro dei lavori pubblici deve constare che in quest'anno nella provincia di Campobasso, come in altre provincie, vi ha grande miseria per la scarsezza del raccolto dei cereali, e specialmente per la mancanza totale di quello del grano turco. Egli comprenderà quindi che, dovendosi eseguire la legge, sia opportuno anche per questo che i lavori siano al più presto incominciati.

Io sono lieto dunque di poter ringraziare il signor ministro, giacchè egli ha apertamente manifestato che la legge sarà eseguita, e questo lo dico con grato animo, perchè, quantunque deputato d'opposizione, anzi appunto perchè deputato d'opposizione, mi piace manifestare che ho fiducia nella lealtà e nel buon volere del signor ministro dei lavori pubblici, e confido che sotto il Ministero presieduto dall'onorevole Lanza le leggi non saranno votate indarno dal Parlamento e non saranno volte in amara delusione le speranze legittime di quelle popolazioni.

LAZZARO. Le ragioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici saranno ottime; però c'è un fatto ed è questo, che molte strade ferrate decretate dal 1862 al 1864 non si sono compiute; quella ferrovia la quale doveva tanto giovare, non dirò alla provincia di Molise, ma agli interessi generali del paese, perchè è una strada di carattere veramente nazionale, è rimasta sempre una lettera morta.

Io veggio che tutte le difficoltà si incontrano quando si tratta di eseguire convenzioni relative alla società delle provincie meridionali. (*Oh!*) Mi scusino: si trovano sempre o difficoltà legali o tecniche o amministrative, e quando si tratta di provincie non meridionali (ed io me ne compiaccio) le difficoltà spariscono e la locomotiva percorre quei luoghi. Certo è che noi oggi abbiamo udito parecchi deputati di altre provincie, i quali reclamavano dal ministro maggiore celerità dei treni, mentre la maggior parte dei deputati delle provincie meridionali non parlarono del benessere ma bensì dell'essere; poichè, se l'onorevole ministro si compiace di osservare alle provincie di Molise, Benevento e Basilicata, vedrà che, per far giungere una lettera da un luogo all'altro, qualche volta ci si impiega otto giorni, perchè un torrente impedisce le comunicazioni tra un luogo ed un altro, che non distano tra loro che qualche chilometro.

Dunque, se il ministro dei lavori pubblici prendesse in considerazione lo stato miserando in cui sono queste provincie, troverebbe i modi amministrativi od

altri perchè quelle difficoltà spariscano; poichè qui è il vero caso di affermare che, quando si vuole realmente, si può. Non ho altro da dire.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non posso lasciar passare alcune parole senza replica, inquantochè tutto quello che dicesi in Parlamento eccita le popolazioni. Dopo le dichiarazioni che ho fatte di volere provvedere ai bisogni, specialmente stradali, in tutte le parti d'Italia; dopo quanto fu già eseguito, il sentirmi novellamente ripetere che in quelle provincie non si è mai provveduto alla costruzione delle strade ferrate, mentre anche ieri riconosceva che la strada ferrata ligure è fra quelle di maggiore importanza, non posso lasciarlo passare senza una risposta.

È vero che abbisognano ancora due anni per vedere interamente compiuta la linea ligure, che quella di Savona è pur essa in costruzione, e che rimane da ultimarsi la strada Asciano-Grosseto; ma questo fu il destino di quasi tutte le strade ferrate italiane. Abbiamo desiderato di far molto e presto; e, se non riuscimmo interamente nel nostro proposito, non dobbiamo sconfortarcene, quando vediamo che in 10 anni nel Mezzogiorno, ove la maggior parte delle provincie non avevano un palmo di strada ferrata, esistono ora le più belle linee d'Italia. Io credo quindi che, piuttosto che lamenti, debbano uscire da questa Camera parole di soddisfazione e d'incoraggiamento.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Mascilli.

MASCILLI. Ho domandato la parola per ringraziare il ministro...

LAZZARO. Lo ringrazierete quando vi avrà fatto le strade.

PRESIDENTE. Continui. Non interrompano.

MASCILLI... e dichiarare che io non ho inteso punto di dolermi del ministro, il quale, per la sua perizia, intelligenza e fermezza nel sostenere la giustizia, ha acquistato diritto alla nostra stima e simpatia; ma ho inteso dire, e francamente, che non so capire come una linea per la quale si sono fatti studi, e questi studi si sono fatti dal 1865 al 1866, come poi, dopo di essersi ottenuta una nuova concessione nel 1870, quando già la società concessionaria conosceva che questa strada l'avrebbe inabissata, quando già conosceva tutte le difficoltà di questa linea, io non comprendo come nel 1870 ha avuto interesse di riavere la concessione, e di riaverla colle medesime condizioni, senza neppure un tentativo di modificare il punto di congiungimento determinato dal Ministero, non a caso, ma naturalmente dopo serio esame e consigli dei tecnici dei lavori pubblici, e forse, anzi certamente, d'accordo colla società medesima, che aveva già fatto i ripetuti studi definitivi quando il decreto si emetteva.

Una voce. Non è un ringraziamento.

MASCILLI. Era questo semplicemente che io intendeva dire al signor ministro, perchè lo tenesse presente quando esaminerà la questione del tracciato.

DEL ZIO. Rispondo subito alle obiezioni fatte dall'onorevole ministro. Io le accetto perchè debbo supporle emesse in buona fede, ma le accetto a patto che l'onorevole Devincenzi, non solo si compiaccia di ascoltare le mie risposte, ma vada da sè al fondo della questione, e mi liberi dalla necessità di dovere esporre alla Camera i motivi storici e politici che da tanto tempo rendono infelici le popolazioni del Melfese e principalmente quella di Melfi.

Egli mi ha fatto tre appunti: il primo sulla cifra differenziale, che io ho addotta nei termini stessi della relazione al bilancio; il secondo relativo all'apparente renitenza dei comuni a voler versare le quote di concorso che debbono per legge; e il terzo in fine, che mi riguarda personalmente, perchè accenna alla possibile influenza che dovrei avere fra i miei conterranei per affrettare la costruzione del tronco.

Or bene, riguardo alla cifra io fo osservare che l'onorevole ministro Devincenzi esagera gli oneri cui dovrebbe sottostare lo Stato, anche ammesso che la cifra differenziale non sia di 15,000 lire, come vuole il relatore, ma di 75,000. Imperocchè ho già detto che la passata Commissione ha ritenuto come fondi che debbano andare a beneficio del Melfese, tanto l'annuo canone delle 36,000 lire pel tronco da Foggia al Cervaro, quanto le altre 5000 lire di quota governativa che si dovrebbero pagare, e si risparmiavano sulla linea di Candela. Facciamo dunque la sottrazione. Da 75 tolgo 41, resta 34. Questo è il numero residuale che rappresenta ipoteticamente la cifra degli oneri novelli.

Ma nè da me, nè dalla Commissione, nè dall'onorevole Depretis, nè dal Ministero si è mai sostenuto che le dichiarazioni ultime della società debbano ritenersi come un oracolo.

V'è la questione delle multe, v'è l'aumento de' prodotti della ferrovia certamente prevedibile e che dev'essere posto a calcolo, oltre ai risparmi che lo Stato otterrebbe nei trasporti della posta e dei generi di privata.

L'onorevole ministro, ponendo in rapporto questi vari aspetti della questione, può facilmente vedere l'entità dell'aumento definitivo che dev'essere alla società conceduto. Solo dopo tale analisi potrà sapersi se un onere novello, e a modo di frazione, può cadere sullo Stato e parzialmente sui comuni.

E ciò mi conduce a discorrere del secondo appunto. L'onorevole ministro è nell'opinione che i comuni interessati al tronco sieno renitenti a porsi in consorzio per le necessarie quote. Ciò non è esatto, perchè quattro del Melfese, cioè Melfi, Rapolla, Atella e Ripacandida, ed uno di Principato Ulteriore, cioè Lacedonia, già contribuiscono a costituire il fondo di 40 mila lire di sovvenzione annua per l'esercizio del primo tronco da Foggia a Candela, non ostante che la ferrovia aperta all'esercizio sia tutta in provincia di Capitanata.

È questo anzi un ammirabile esempio, perchè si

sono lasciati tassare per tronchi di cui finora non possono godere. Consideri inoltre l'onorevole ministro che quei comuni erano tutelati, non solo dalla legge del 1865 pel tronco ferroviario, ma da quella che loro assicurava un accesso alla stazione di Candela col mezzo di una strada ruotabile.

Le lunghissime incertezze del Ministero sulla scelta della forma del tracciato, spiegano le posteriori noncuranze dei comuni. Checchè, insomma, si pensi di questo stato di cose, resterebbe sempre, se durasse, poco onorevole per la pubblica amministrazione il fatto eccezionale che, per poche migliaia di lire di differenza, un intero popolo è tolto ai prodigi della comunione moderna.

Dalle colline di Melfi si vede la vaporiera nelle belle stagioni dell'anno, la si saluta come il segnacolo delle vittorie della scienza moderna sulla natura, e come un sacro invito ad entrare nel moto delle grandi linee per cointendere e consentire nei fini dell'umanità. Ma sopraggiungono coll'inverno le nevi, e in un baleno diventa quel tratto di strada un muro di bronzo per chi prima s'illuse alla dolce visione. Vi dirò anzi che un tal pensiero mi ha trafitto il cuore come una spada, e da 18 mesi io mi sono costituito esule volontario dalla mia patria, onde attestare sensibilmente al popolo il dolore di un ritardo che è causa per esso di gran rammarico e malcontento.

Quanto alla mia influenza, dirò in ultimo all'onorevole ministro, che per puro dovere essa fu ed è sacra interamente al bene del mio collegio. Parli dunque il Governo con efficacia, e vedrà che so ubbidire sollecitamente al vero e al giusto, e che le mie forze, quali si siano, sono in servizio d'ogni generoso intendimento.

PRESIDENTE. Ritira la sua proposta?

DEL ZIO. No, la mantengo.

PRESIDENTE. Allora ne do lettura:

« La Camera, considerando che il tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere è di alta importanza, per lo sviluppo degli interessi economici e morali della popolazione del Melfese e delle provincie limitrofe, invita il Ministero a stanziare nel bilancio di definitiva previsione per l'esercizio del 1872 la somma necessaria alla sollecita costruzione e all'esercizio del medesimo e passa all'ordine del giorno. »

A questa proposta sono sottoscritti gli onorevoli deputati Del Zio, Brescia-Morra, Salaris, Arcieri, Lo Monaco, Marolda-Petilli, Ripandelli, Branca, Sole, Nicotera, Lacava, Capone, Macchi, Morelli Salvatore, Tamaio.

L'onorevole ministro ha dichiarato che lo respinge?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Debbo respingere l'ordine del giorno in quanto che ciò che manca al Governo è la somma occorrente, che esso non deve per intero procurare, avendo gli enti interessati obbligo di completarla.

SEBASTIANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Sebastiani, ella vede che la Camera è impaziente di terminare questa discussione.

SEBASTIANI. Io non ho chiesta la parola se non per altro che per pregare l'onorevole Del Zio a ritirare il suo ordine del giorno ed a rimandare tale questione a miglior tempo, mentre essa potrebbe restare pregiudicata da una votazione in questi momenti. Anch'io avrei voluto prendere largamente parte alla discussione e fare qualche proposta per sollecitare la costruzione delle ferrovie sanzionate dalla legge, delle quali è una quella di cui ha parlato l'onorevole Del Zio; ma ne ho fatto sacrificio alle circostanze attuali; epperò lo pregherei di ritirare il suo ordine del giorno, ed attendere il tempo, che non sarà lontano, in cui si avrà l'agio di richiamare tutta l'attenzione della Camera sopra i diritti incontrastabili di varie parti del paese.

DEL ZIO. In omaggio agli avvisi de' miei colleghi, alle sollecitazioni dell'onorevole presidente, e alla buona volontà che traspare dagli atti e gesti dell'onorevole ministro, io lo ritiro; ma resti fermo, e si sappia dalla Camera e dall'Italia, che la costruzione del tronco Candela-Santa Venere fu definito dal primo relatore del bilancio de' lavori pubblici in Roma *un atto di rigorosa giustizia* per la regione di Melfi.

PRESIDENTE. Ora viene la proposta dell'onorevole Asproni. La ritira?

ASPRONI. Non la ritiro.

PRESIDENTE. Allora ne do lettura:

« La Camera, invitando il Ministero a fare eseguire studi comparativi delle ferrovie da Oristano ad Ozieri onde non sia pregiudicata la questione circa il migliore tracciato nell'interesse dell'isola di Sardegna, passa all'ordine del giorno. »

Questa proposta è sottoscritta dagli onorevoli Asproni, Rattazzi, Della Rocca, Serpi, Del Zio, Lacava, Sprovieri, Brescia-Morra, Marolda-Petilli, Farina Mattia, Paternostro, Garzia, Murgia, cosicchè è appoggiata.

L'onorevole Asproni ha la parola per isvolgerla.

Voci a destra. Oh! oh!

ASPRONI. Che cosa sono questi *oh! oh!* Io ho ascoltato i deputati di tutte le altre provincie e non ho mai fatto *oh! oh!* Se si segnalerà qualcuno in questi *oh! oh!* io lo apostroferò personalmente.

PRESIDENTE. Parli alla Camera. Non perdiamo tempo.

ASPRONI. Io ringrazio la Commissione ed il suo relatore, che si sono fatti interpreti di un voto universale dell'isola, di un voto manifestato con molteplici petizioni che i municipi mandarono al Governo, con voti espressi dai Consigli provinciali dell'isola, e con una memoria sottoscritta da tutti i deputati e senatori che si trovavano presenti in Roma, la quale sarà già ora in mano dell'onorevole Devincenzi.

Io sono lieto che la Commissione si è fatta interprete dei bisogni dell'isola, per organo dell'onorevole Depretis, che personalmente visitò le località. Nessuno

meglio di lui è convinto dell'opportunità di fare questi studi comparativi, per poi decidere. Io non mi so immaginare che il Ministero possa rifiutarsi ad esaudire un voto in forma tanto modesta formulato, non avendo noi fatto altro che concretare le idee così bellamente, con tanta brevità e chiarezza espresse nella relazione del bilancio, nel capitolo che è ora in votazione.

Io prego l'onorevole ministro di considerare l'importanza che ha la dichiarazione esplicita dell'onorevole Depretis, il quale dice che la concessione della ferrovia della Sardegna è stata fatta sulla base che essa percorresse la linea della valle del Tirso. L'onorevole Depretis era il ministro dei lavori pubblici che firmò la concessione delle sarde ferrovie.

Detto questo, io prego l'onorevole presidente di mettere ai voti il mio ordine del giorno. E, se la Camera lo respinge, respingerà il voto della Commissione ed il voto espresso in tanti modi dalla popolazione di Sardegna.

PRESIDENTE. Rileggo la proposta dell'onorevole Asproni.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

Prego la Camera di non mettersi nella via di determinare essa quali debbano essere i tracciati da darsi alle strade ferrate nei riguardi tecnici. Questa attribuzione, mi si permetta di dirlo, appartiene al potere esecutivo, il quale è in ciò guidato dall'autorevole avviso dei Consigli instituiti per dare parere intorno a questi affari.

L'onorevole Asproni fa una domanda che a primo aspetto non pare importante; ma fortunatamente ho tutti gli elementi per dimostrare quanto sia grave la questione che egli vorrebbe che si troncasse con un ordine del giorno, ed è la seguente. Innanzitutto dirò che non vi è nulla di urgente. Le linee ferroviarie della Sardegna si dividono in due gruppi. Il primo deve essere ultimato nel 1874, e dopo tale anno deve intraprendersi il secondo, nel quale è compresa la linea, di cui ragiona l'onorevole Asproni, che è quella da Oristano ad Ozieri.

La società concessionaria delle strade ferrate della Sardegna, alla quale il Governo non potrebbe imporre di seguire l'andamento ora raccomandato, presentò al Ministero un progetto, giusta il quale la strada da Oristano ad Ozieri passerebbe per Macomer e Bonorva. *(Interruzione)*

Mi lasci parlare. In seguito ad osservazione del Consiglio superiore si introdusse una variazione verso Bonorva. Alcuni deputati dell'isola fecero reclami asserendo che questa linea non sarebbe stata nè la più utile per l'isola nè la più breve ed economica. Essi volevano che la linea passasse lungo la vallata del Tirso.

Quest'ultimo tracciato era stato studiato anche prima della concessione del 1863, credo dalla compagnia... *(Una voce. Baratelli)* Baratelli appunto.

Il Governo doveva scegliere fra due progetti differenti: da una parte la società concessionaria che mantiene il suo progetto ed i fautori di questo, dall'altra alcuni deputati della Sardegna che avrebbero desiderato la linea del Tirso. Che doveva fare il Governo? Ordinò ai due ingegneri capi di Cagliari e Sassari che raccogliessero tutte le notizie, le informazioni ed i progetti, e che sopra luogo studiassero la questione facendone particolareggiato rapporto.

Infatti essi presentarono la loro relazione motivata, e questa, con tutti i progetti d'arte, si trova attualmente presso il Consiglio superiore.

Questa mattina ho voluto vedere di quale gravità fossero le conclusioni e le considerazioni che questi ingegneri presentano al Consiglio superiore, ed amo accennarle per far vedere quanto sia pericoloso voler indurre la Camera con un ordine del giorno a stabilire un tracciato.

Secondo queste conclusioni, la linea da Oristano ad Ozieri per il Tirso è più lunga di quella per Macomer di 36 chilometri verso Sassari e di 18 chilometri per andare a Terranova.

La linea del Tirso costerebbe inoltre 10 milioni di più, ed aggraverebbe le garanzie a carico delle finanze dello Stato di lire 1,300,000 annualmente.

Non ripeto queste conclusioni per dire che siano le mie; ma solo osservo che, essendo stata sottoposta al Consiglio superiore dei lavori pubblici la questione, mi pare che non sia il caso nè di accettare un ordine del giorno, nè di pronunziare un giudizio definitivo.

PRESIDENTE. Io deggio fare osservare che qui non si tratta d'esaminare se convenga una linea o l'altra; la proposta dell'onorevole Asproni mira a che si facciano degli studi comparativi delle ferrovie da Oristano ad Ozieri. Io vorrei che gli onorevoli oratori che hanno chiesto facoltà di parlare si limitassero puramente e semplicemente alla proposta; tanto più che sono le ore sei.

L'onorevole Sulis ha facoltà di parlare.

SULIS. Mi dispiace di vedere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici faccia sempre il viso dell'arme agli ordini del giorno che si propongono dai deputati della Camera. Bisogna che egli faccia distinzione tra gli ordini del giorno che contengono comandi, e quelli che contengono semplici raccomandazioni. Ora l'ordine del giorno attuale non contiene che una raccomandazione, e la medesima limitata a continuare e fare ciò che il ministro dice che si sta facendo.

Il ministro ci ha assicurato che presso il Consiglio superiore si stanno facendo questi studi. Sarà bene che io dica al signor ministro che, se vorrà richiamare dall'ufficio del Genio civile di Sassari il rapporto dettagliato sulla linea del Tirso, troverà modo a vedere se sono esatti gli ultimi rapporti di quei due ingegneri di Cagliari e Sassari, di cui ha dato notizia alla Camera. Presso l'ufficio del Genio civile di Sassari esi-

ste il rapporto dettagliato, minuto sulla linea del Tirso, ed è tanto dettagliato che vi si contiene la separazione dei tronchi, il numero dei chilometri, la spesa parziaria e complessiva.

Io, che ho avuto modo di vedere questo progetto, posso assicurare l'onorevole ministro che da esso risulta come la linea del Tirso sia assai più breve dell'altra di Macomer. Siccome adunque esistono due fatti contraddittorii, il fatto dello studio, di cui adesso parlavo, ed il fatto del parere dei due ingegneri di Cagliari e Sassari, di cui ha parlato il signor ministro, evidentemente non bisogna chiudere la porta, bisogna fare la comparazione tra il metodo adoperato nell'un caso e nell'altro.

Non si domanda poi una cosa nuova. E mi duole che il signor ministro, il quale, son pochi giorni, in una cortesissima lettera a me diretta in risposta all'altra che io aveva avuto l'onore di mandargli raccomandandogli una petizione del comune di Ozieri, mi assicurava che avrebbe preso in seria considerazione la cosa, ora non vuole considerarla nè seriamente nè superficialmente! È dunque impossibile porci d'accordo.

Siccome quest'ordine del giorno non contiene nè rampogna nè comandi, ma semplicemente una raccomandazione nel senso indicato dallo stesso signor ministro, insisto onde il medesimo non voglia ostinarsi tanto a respingere un voto che inchiude un grandissimo interesse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

ASPRONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare contro la chiusura.

ASPRONI. Prego la Commissione di manifestare il suo parere per organo del relatore; questo è dover suo ed importa eziandio al suo decoro. Non si può permettere che si chiuda la discussione che non è ancora esaurita.

PRESIDENTE. Lo può permettere la Camera.

ASPRONI. Non può permettere la Camera... (Oh! oh! a destra)

PRESIDENTE. Non ispetta nè a lei nè a me la decisione, spetta alla Camera.

ASPRONI. La Camera non può permettere che si chiuda la discussione dopo che ha parlato un ministro. L'onorevole presidente, che è un vecchio parlamentare, non dovrebbe dar mai di questi scandali. (*Vivi rumori di disapprovazione a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, non la chiamo all'ordine, perchè si tratta di un fatto personale a me. Ma se me ne duole, non è per me, ma per lei, che non sa tenere un linguaggio conveniente, come s'addice a chi parla alla Camera. Del resto, dopo l'onorevole mi-

nistro ha parlato l'onorevole Sulis. Questo solo per constatare quale fondamento abbiano queste sue asserzioni.

ASPRONI. Ma io...

PRESIDENTE. Ella non ha la parola.

Ripeto, del resto, che su questa questione non posso dire, nè non dire che l'onorevole relatore parli. È la Camera che deve decidere.

DEPRETIS, relatore. Demando la parola.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, vuole ella esprimere il parere della Commissione? (*Interruzioni*)

Mi permetta quando c'è un ordine del giorno, la Commissione ha il diritto di dire se accetta o non accetta, ed il ministro ha già detto le ragioni per cui lo respinge.

DEPRETIS, relatore. Credo che ci sia un equivoco.

L'onorevole ministro crede che l'ordine del giorno proposto vincoli la sua libertà d'azione e gl'imponga un tracciato determinato.

Se l'ordine del giorno proposto avesse questa portata e questo significato, la Commissione lo respingerebbe essa pure, perchè non è sua intenzione di vulnerare la questione di merito, nè di costringere il ministro a pronunziarsi adesso sul migliore tracciato di quella ferrovia. Ma tale non è il significato dell'ordine del giorno proposto; si chiedono studi comparativi, e non altro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Si fanno.

ASPRONI. Non è vero.

DEPRETIS, relatore. Se gli studi si stanno facendo, si conducano a compimento, ma non si pregiudichi la questione. Ecco la sola domanda che si contiene nell'ordine del giorno. Ed io credo che per un semplice malinteso l'onorevole ministro vi si sia opposto. È troppo grave la questione per poterla pregiudicare, tanto più quando coll'ordine del giorno non si chiede altro, se non che si studi una questione gravissima e non si pregiudichi, e si illumini su di essa il Parlamento, sì che possa decidere con cognizione di causa. Io credo che questo non si possa assolutamente ricusare.

PRESIDENTE. Metterò ai voti...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Dia l'avviso del Ministero; se accetta o non accetta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il Ministero non può accettarlo, in quanto che già sta facendo eseguire questi studi comparativi. Qualunque volta i deputati della Sardegna e qualsiasi persona vorranno aggiungere dei documenti a quelli che ufficialmente si vanno raccogliendo, io li riceverò volentieri, facendo che siano inviati al Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma che oggi con un ordine del giorno si debba stabilire o modificare un tracciato...

Voci. Ma non si stabilisce nulla.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se l'ordine del giorno non avesse motivazione, starebbe bene, ma l'ordine del

giorno con questa motivazione significa: voi, Ministero, non avete fatto il vostro dovere. O significa questo, o non significa nulla. Se il Ministero sta facendo quanto domandate, è inutile che lo domandiate. Quindi io respingo l'ordine del giorno.

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

ASPRONI. Forse io avrò parlato con troppa vivacità; ma prego l'onorevole presidente, e le persone alle quali ho dirette le mie parole, di credere che io non ho avuto animo di offendere nessuno. Solamente voleva notare colle mie osservazioni quale inconveniente ne avverrebbe nel sistema parlamentare, se invalesse nella Camera la consuetudine di domandare la chiusura, dopo che il Ministero ha parlato.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, le ho già osservato che dopo l'onorevole ministro aveva parlato l'onorevole Sulis.

ASPRONI. Se mi permette, voglio dire solamente una parola all'onorevole ministro.

L'unico motivo della sua opposizione all'ordine del giorno io l'ho capito, è la paura che; passando per la valle del Tirso, importi la spesa di qualche milione di più. Oh! questo non avrei creduto mai di sentirlo in una Camera italiana, e dalla bocca d'un ministro.

Signori, è da venticinque anni che la Sardegna va pagando le strade ferrate dello Stato (*Rumori a destra*), e, quando poi per essa ne costruite una la quale deve o assicurare i benefizi di secoli o la sua rovina, esitare per qualche milione di farla passare dove la richiama l'economia e l'interesse generale dell'isola e dello Stato, per farla passare dove può tornare a conto maggiormente della società con qualche milione di risparmio, questa è un'indecenza, per non dire di peggio. Non dimenticate, signori, che la Sardegna è la sola provincia dello Stato che abbia la legge della sua ferrovia col sacrificio di 200,000 ettari di terra.

Faccia quello che vuole la Camera; noi non abbiamo che domandati degli studi comparativi che finora non si sono fatti e che non si vogliono fare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma si stanno facendo.

ASPRONI. Ma allora, se si stanno facendo, quale difficoltà il ministro ha di accettare l'ordine del giorno che invita a continuarli?

MINISTRO PER LE FINANZE. La questione è in questi termini: il mio collega dei lavori pubblici ha dichiarato che questi studi si stanno facendo, come avviene tutte le volte che, trattandosi di strade ancora da costruire, sono proposte delle varianti.

Ora l'ordine del giorno che si propone capisco benissimo che passa oltre a studi, ma crea un equivoco...

ASPRONI e voci a sinistra. No! no!

MINISTRO PER LE FINANZE. Ma permettano: se non fosse così, non si scalderebbero tanto i ferri. (*Ilarità*) S'intende far votare una cosa che abbia poi l'aria di avere pregiudicata una questione.

Ora io credo avere anche dimostrato che, per parte mia, mi sono interessato e m'interesso pel bene della Sardegna ed ho dichiarato anche nella mia relazione alla Commissione stessa che credeva importante che queste strade si facessero.

Ma qui, mi perdoni l'onorevole Asproni, ci saranno delle gravi ragioni per passare più qua che là...

ASPRONI. È la Sardegna intera.

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi perdoni: si tratta di sapere se si passa piuttosto vicino a Nuoro od al collegio dell'onorevole Asproni (*Nuova ilarità*), e sento che ci va di mezzo la bagattella di dieci milioni.

ASPRONI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io non credo che convenga emettere qui un voto che pregiudichi una questione di questo genere. Quindi io penso che il meglio da farsi sia che i proponenti ritirino il loro ordine del giorno, tanto più che il mio collega ha dichiarato che si fanno questi studi, e che, accettandolo, ne verrebbe un equivoco. Quindi prego la Camera di non ammettere questa proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha la parola per un fatto personale.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha diritto di parlare per un fatto personale. (*Rumori*)

ASPRONI. Siete padroni di fare quello che volete nella votazione, ma io sono stato attaccato vivamente da una espressione del ministro, e non potete impedirmi di rispondergli.

Egli ha detto che io prendo tutto questo interesse perchè la ferrovia, passando per la valle del Tirso, si avvicinerrebbe al mio collegio.

Ebbene, io gli rispondo che quando gli interessi del mio collegio sono collegati cogli interessi generali del paese, io li propugno con doppio affetto, perchè è mio dovere, è mio diritto, è pure di grandissima soddisfazione all'animo mio. Ma in questo caso, signor ministro Sella, non sono io che vi parlo, è la Sardegna per organo dei Consigli delle due provincie a voti unanimi, per organo delle petizioni municipali, per organo delle rappresentanze dei deputati, degli undici deputati, fra i quali nessuno è dissenziente, dei signori Sardi che appartengono all'altro ramo del Parlamento, dell'onorevole Depretis, relatore della Commissione del bilancio e presidente della Commissione d'inchiesta, della quale l'onorevole Sella faceva pur parte. Ed egli stesso, se si mettesse una mano sulla coscienza, ripeterebbe quello che disse mentre era in Sardegna, che, cioè, se la ferrovia non percorresse la valle del Tirso, tornerebbe a danno irreparabile dell'isola.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io?

ASPRONI. Sì lei, proprio lei, o signor ministro Sella!

PRESIDENTE. Rileggo la proposta dell'onorevole Asproni:

« La Camera, invitando il Ministero a far eseguire

studi comparativi delle ferrovie da Oristano ad Ozieri, onde non sia pregiudicata la questione circa il miglior tracciato nell'interesse dell'isola di Sardegna, passa all'ordine del giorno. »

RATTAZZI. Domando la parola per la posizione della questione.

Se nell'ordine del giorno si fosse proposto che si facessero questi studi, allora vedrei che vi potrebbe essere dissenso coll'onorevole ministro; ma siccome si fa solamente invito di proseguire gli studi, io ritengo che, dal momento che il signor ministro dichiara che questi si stanno facendo, egli non voglia impedirne la prosecuzione.

Dietro queste dichiarazioni che si fecero da una parte e dall'altra, mi pare che si potrebbe far accettare dalla Camera con un ordine del giorno le dichiarazioni del signor ministro, cioè che gli studi si stanno facendo.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, mantiene il suo ordine del giorno?

ASPRONI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti.

(È respinto.) (*Interruzioni a sinistra*)

SULIS. Faccio un'altra proposta.

PRESIDENTE. Se vuol farla me la mandi.

L'onorevole Sulis, a cui si unisce l'onorevole Murgia, ha fatto pervenire al banco della Presidenza la seguente risoluzione da lui proposta:

« La Camera, accettando le dichiarazioni del Ministero sulla continuazione degli studi, passa all'ordine del giorno. »

Questa proposta è accettata dal Ministero?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO e voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. La metto ai voti.

(È approvata.)

Ora rimane ancora il titolo dei telegrafi.

Capitolo 145. Conferenza telegrafica internazionale da tenersi in Firenze, lire 10,000.

Capitolo 146. Riordinamento e miglioramento della rete telegrafica (Spesa ripartita), lire 620,000.

La somma complessiva del bilancio del Ministero pei lavori pubblici è la seguente:

Spese ordinarie	L. 46,188,520 »
Spese straordinarie	» 109,101,207 88
Totale	L. 155,289,727 88

Ora porrò ai voti l'articolo unico della legge:

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo per l'anno 1872, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

(La Camera approva.)

Il deputato Di San Donato ha facoltà di parlare.

DI SAN DONATO. Io intendo proporre di tenere una seduta straordinaria anche questa sera.

Molte voci. Sì! sì!

Altre voci. No! no!

DI SAN DONATO. Io vi faccio una proposta pratica, lo vedrete; se rifiutate, forse ve ne pentireste.

PRESIDENTE. L'onorevole Di San Donato propone che si tenga una tornata straordinaria questa sera.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Dunque rimane inteso che questa sera alle ore otto e mezzo vi sarà seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6 e 10.

Ordine del giorno per la tornata di questa sera:

1° Votazione per scrutinio segreto sul progetto di legge relativo al bilancio di prima previsione pel 1872 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Seguito della discussione dei bilanci di prima previsione pel 1872:

Del Ministero dell'interno;

Del Ministero delle finanze (entrata).

Discussione dei progetti di legge:

3° Convenzione colla società delle ferrovie meridionali per l'esercizio delle ferrovie calabro-sicule;

4° Riammissione nell'esercito del generale Giuseppe Sirtori.