# 2ª TORNATA DEL 18 GIUGNO 1872

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Seguito della discussione generale del bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel* 1872 — *I deputati La Porta, Nicotera e Lovito fanno replica alle risposte del ministro intorno alle loro istanze per la costruzione di ferrovie e di strade rotabili nelle provincie meridionali* — *Parlano sulla chiusura della discussione generale i deputati Billia Antonio e Broglio, ed è approvata* — *Voti motivati dei deputati Avezzana e Vollaro, poscia ritirati* — *Discorso del relatore Depretis in risposta ai vari oratori che fecero istanze per diverse opere pubbliche* — *Critiche e proposta del deputato Asproni al capitolo* 4, Personale del Genio civile — *Istanze del deputato Lanzara pel miglioramento delle condizioni di quel personale* — *Considerazioni del deputato Depretis in opposizione all'aumento proposto dal Ministero* — *Domanda del deputato Bertani circa una Commissione idraulica, e dichiarazione del ministro* — *Parole dei deputati Lacava, Manzella e Cadolini in sostegno dell'aumento proposto, il quale è impugnato dal deputato Casaretto* — *Reiezione della proposta del deputato Casaretto e approvazione della somma stanziata* — *Istanze e richiami del deputato Borruso al titolo delle strade, e risposte del relatore Depretis e del ministro* — *Avvertenza del deputato Vollaro* — *Sono approvati otto capitoli.* = *Incidente sull'ordine del giorno* — *È respinta una proposta del deputato Mancini circa una sua interrogazione, e ne è approvata un'altra del deputato Sorrentino.*

La seduta è aperta alle ore 3 35 pomeridiane.

MASSARI, *segretario*, legge il processo verbale della seconda seduta di ieri, che viene approvato.

BERTEA, *segretario*, dà lettura del seguente sunto di petizioni:

414. 117 elettori politici del collegio elettorale di Bovino e 289 di quello d'Isernia si rivolgono al Parlamento perchè voglia abolire il contatore e l'attuale sistema di riscossione del dazio sul macinato, e cedere ai comuni tale dazio.

415. Diana Guglielmo, avvocato, già segretario capo di prefettura, ricorre alla Camera perchè, nell'approvare il progetto di legge relativo alla computazione degli anni d'interruzione per causa politica a favore degli impiegati civili, voglia provvedere a che il suo nome sia aggiunto all'elenco degli impiegati che si trovano nella condizione suddetta, stato compilato dal Ministero e nel quale egli non fu compreso per non aver presentato in tempo i suoi titoli giustificativi.

416. Scaramuzzino Domenico, di Nicastro, accennati i servizi prestati per la causa della libertà d'Italia, e narrata la morte incontrata da suo fratello per la medesima, invoca dalla Camera una pecuniaria sovvenzione.

## ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Lawley chiede un congedo di dieci giorni per affari di famiglia.

(È accordato.)

Il presidente della Corte dei conti ha trasmesso alla Camera l'elenco delle registrazioni fatte con riserva nella prima quindicina del corrente mese di giugno.

Questo elenco sarà stampato e distribuito ai signori deputati.

## SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul bilancio di definitiva previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1872.

L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare sul progetto della ferrovia Eboli-Reggio.

LA PORTA. Si rassicuri l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nessuno ha recato alla tribuna o pensa recarvi la discussione dei suoi intendimenti o l'esagerazione della censura dei suoi atti; anzi io spero che nelle poche parole che avrò l'onore d'indirizzargli egli nemmeno troverà occasione a quell'effetto oratorio che fu ieri l'ornamento principale del suo discorso, occasione che, a mio avviso, nemmeno gli fu fornita dalle frasi abitualmente temperate dell'onorevole mio amico Lovito. Se vi ha timore di esagerazione, me lo perdoni l'onorevole Devincenzi, io credo che possa venire da parte sua, esagerazione d'*imparzialità*. Mi permetta che giustifichi questa mia asserzione. Io credo, signori, che l'onorevole Devincenzi esageri il senti-

mento d'*imparzialità* per quelle provincie nelle quali sono maggiori i bisogni, e più agevole a lui il farsene un esatto criterio, e verso le quali io credo che non corrisponda completamente l'energia dei suoi provvedimenti.

Onorevole ministro, si persuada che non sono atti di favore, di parzialità, quelli che gli chiedono alcune provincie dello Stato: sono bisogni che esprimono, sono atti di giustizia che invocano, e non nel solo interesse particolare, ma nell'interesse generale della nazione.

Taluno anzi crede che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha il coraggio di sostenere presso il Consiglio dei ministri e davanti alla Camera quelle spese che crede giustamente necessarie per alcune opere pubbliche riguardanti provincie più lontane da quelle ove egli è nato, quando poi si tratta di opere che egli parimente crede giuste, e che riguardano le provincie meridionali, egli, tuttochè convinto trattarsi di atti di giustizia, pure teme che altri possa crederli atti di favore e di parzialità, e quindi non concorra colla stessa energia nel sostenere la loro pronta attuazione.

Nelle mie parole non ci è niente che importi censura per lui, è l'espressione franca e benevola di una situazione di cose per la quale io invoco tutta l'energia dell'onorevole Devincenzi, sicuro come sono dei suoi intendimenti.

Io non parlerò di materie le quali troveranno un posto speciale nei capitoli del bilancio; però non posso a meno di dichiarare francamente che riconosco quanto di utile ed importante sotto l'attuale amministrazione dell'onorevole Devincenzi si è compiuto.

Anzi dichiaro che mi unirei volontieri, se non temessi che i miei elogi potessero recare cattiva fortuna all'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi unirei volontieri agli elogi che gli ha tributato la Commissione del bilancio per quello che riguarda la sollecita costruzione delle strade ordinarie delle provincie meridionali continentali.

Ed in vero, se si pone mente al numero delle costruzioni eseguite, in corso di esecuzione e appaltate; se si guarda alle spese consumate e a quelle impegnate, devesi unire all'elogio una raccomandazione, quella cioè di estendere alle altre provincie e segnatamente alle insulari il nuovo indirizzo e l'impulso vigoroso meritamente elogiato.

Parimente sono lieto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ieri venne a dichiarare che ha fatti degli studi per la rete complementare delle strade ordinarie.

Signori, è una grande necessità nazionale che il gran libro della viabilità ordinaria sia compiuto: comprendo che è bene mettersi avanti tutto il programma, ma è anche meglio cominciarne l'attuazione, e io debbo dichiarare all'onorevole ministro che, dopo le legittime aspettative che egli ha provocato coll'appello fatto a tutte le provincie, dopo il loro invio di elementi e voti necessari perchè il Ministero formasse un programma di tutti i lavori che erano e sono più urgenti, dopo questo, egli non deve riconoscere come domande ispirate da poca benevolenza per lui quelle direttegli da amici miei, onde presenti al più presto possibile il progetto di legge in ordine alle strade ordinarie complementari; è invece un atto di benevolenza per le provincie che ancora attendono i benefizi della viabilità.

Non mi fermerò sulle strade obbligatorie, perchè la discussione troverà posto in un capitolo apposito del bilancio; io devo solo dichiarare che non posso essere egualmente soddisfatto di quanto si è operato a questo riguardo.

Spiacemi non aver potuto leggere la relazione ultima presentata dall'onorevole Devincenzi, e ancora non distribuita.

Ricordo la relazione del 24 giugno 1871 del ministro Gadda, e lodo le circolari che sono state spedite dal Ministero alle prefetture, perchè esse, usando dei poteri straordinari che loro affida la legge delle strade obbligatorie, si sostituissero al difetto di quell'iniziativa che è prescritta dalla legge ai municipi.

Io prego l'onorevole ministro di osservare che, se da un lato guardiamo alle straordinarie facoltà che la legge dà al Governo, se riflettiamo alle circolari che il Governo ha spedite alle prefetture, e al fatto che il sussidio stanziato in bilancio non si è potuto spendere, e che anzi la Commissione del bilancio è obbligata a chiedere il trasporto di una parte di questa somma nell'anno venturo, riunendo questi tre dati, la conseguenza che ne viene quale è? Non si è fatto tutto quello che si avrebbe dovuto fare, e specialmente non si è fatto dalle prefetture alle quali tanto l'attuale ministro dei lavori pubblici, quanto il suo predecessore si sono diretti con apposite circolari chiedendo che la legge fosse applicata.

Del resto, poichè sono a questo proposito, io sento il dovere di richiamare l'attenzione del signor ministro sopra un difetto che si esperimentò nell'esecuzione di questa legge, ed è il difetto del credito comunale.

I piccoli comuni trovano difficilmente credito, se potessero farsi agevolmente anticipare le somme necessarie, credo che il problema sarebbe di gran lunga agevolato.

Io accenno solamente a questo che è uno dei grandi elementi costitutivi del gran problema, che si chiama: *strade obbligatorie comunali.*

Non parlo delle ferrovie, perchè su questo argomento si aprirà la discussione sul capitolo del bilancio.

Ma poichè l'onorevole ministro ieri fece una larga classificazione delle cifre impegnate, quasi a conchiuderne che veramente meritava gli elogi della Commissione, io gli dirò che non mi associo completamente agli elogi, ma nemmeno mi sento in condizione di far-

gli delle censure, e quindi mi limito a rivolgergli delle vivissime raccomandazioni.

Tengo conto delle difficoltà dei primi momenti di esecuzione della legge, tengo conto degli studi necessari, tengo conto delle spese che sono basse nei primi periodi, e che poi si vanno elevando, ma ora è tempo di raccomandare al signor ministro, oggi che gli studi sono fatti, che gli appalti sono dati, una sorveglianza rigorosa perchè gli appalti fossero eseguiti secondo le loro condizioni, e che i lavori si attuassero in larga scala, che gli stanziamenti del bilancio si tramutassero in ispese, e le spese in strade, in soddisfazione delle legittime aspirazioni del paese.

Venendo alla ferrovia Eboli-Reggio, non ho che poche considerazioni da aggiungere a quelle che furono fatte nella tornata di ieri. Io fui membro della Commissione del 1870 che propose un ordine del giorno per questa ferrovia.

Non mi dilungherò sull'importanza di essa, importanza riconosciuta dal signor ministro e dalla Camera; e fu a questa importanza dovuto il voto che sanciva quell'ordine del giorno, il quale riguarda in parte gli studi, ed in parte i provvedimenti dopo gli studi. Ebbene, siamo al 1872; mi pare che siamo in condizioni legittime di domandare al ministro dei lavori pubblici: cosa avete fatto per la parte che riguarda gli studi? Ieri ho sentito dall'onorevole ministro stesso che gli studi son fatti in parte dalle località: e mentre fo elogio all'iniziativa locale, la quale non ha aspettato nemmeno che il Governo avesse eseguito l'ordine del giorno della Camera, devo rivolgere una raccomandazione al signor ministro, perchè il Governo, in adempimento a quest'ordine del giorno, concorra esso agli studi, ove l'iniziativa locale non abbia i mezzi di farli, e dall'altra parte che non aspetti il compimento degli studi per rivederli, ma ne ordini la revisione man mano che sono eseguiti, per abbreviare il tempo alla presentazione ufficiale degli studi stessi.

Devo pur dichiarare che sono dispiacente di quanto ieri ebbi a sentire delle difficoltà e delle spese di questa linea. Mi perdoni l'onorevole Devincenzi, ma quando non si hanno gli studi, non è giusto, non è prudente e nemmeno conforme al suo patriotismo, il venire in questa Camera a dichiarare le difficoltà immense in genere, e la spesa che forse non corrisponde con quella che effettivamente sarà.

Ad ogni modo a qual oggetto venire con questa dichiarazione di difficoltà, senza giustificazione, senza gli studi che saranno da farsi, a quale oggetto venire a parlare di una spesa la quale non trova riscontro negli elementi dettagliati di un progetto?

Se non fosse saldo nelle popolazioni il sentimento della necessità di questa strada e del suo sviluppo, e quindi della necessità di concorrere a farla colla loro iniziativa, la parola ministeriale potrebbe suonare come uno scoraggiamento.

Ma non avverrà, poichè quelle provincie le quali, o signori, hanno sottoscritto per una offerta di 16 milioni, offerta che spero sarà aumentata, non si arresteranno a mezza via, confortate come sono dalla coscienza del proprio diritto, dalla coscienza che questa ferrovia non ha un interesse locale, ma un interesse generale per lo Stato; quelle popolazioni non si arresteranno nella loro iniziativa, e continueranno salde ed energicamente per vederla compita.

A me quindi non resta che a pregare qualunque dei miei colleghi il quale ha proposto o pensi di proporre ordini del giorno, a ritirarli o ad astenersene, poichè abbiamo l'ordine del giorno della Camera che ha disposto per questa ferrovia, e noi non dobbiamo che domandare al Governo l'adempimento di quell'ordine del giorno.

Il ministro dei lavori pubblici dice che non c'è un termine stabilito perchè il Governo provveda, anzi vi è la parola *opportunamente*, parola elastica che può subordinare quest'opera a molte considerazioni finanziarie, e non crea degli obblighi concreti; questo lo vedremo quando il ministro dei lavori pubblici avrà compiuto gli studi; quando un progetto ci starà innanzi, quando sapremo qual è il concorso delle provincie per questa ferrovia, allora esamineremo le condizioni finanziarie dello Stato, e vedremo se per questa ferrovia, come per le altre che abbiamo decretate in condizioni, che non sono floride, e per una spesa ragguardevole, vedremo se sarà il caso di provvedere anche per la ferrovia Eboli-Reggio.

Io conchiudo con una finale considerazione: questa ferrovia non solo interessa le provincie di Reggio, Potenza, Basilicata, Salerno e Napoli; ma anche Messina e tutta la Sicilia; poichè senza dubbio, quando avremo una ferrovia diretta da Reggio ad Eboli, quando non si dovrà percorrere il lungo littorale Ionio e parte dell'Adriatico, allora il commercio dell'isola potrà effettuarsi per mezzo della ferrovia. Ma se il commercio dell'isola deve percorrere il lungo tratto litorale dell'isola stessa, e poi, giunto a Reggio, deve percorrere la lunga linea ferroviaria che si protende dall'Ionio all'Adriatico, il commercio non potrà, per la grave spesa e per l'enorme impiego di tempo, percorrere la via di terra, e continuerà a valersi del mare; ma, quando vi fosse una linea da Eboli a Reggio, quando si facesse la ferrovia, che spero si costruirà mercè l'iniziativa locale già splendidamente pronunziatasi nelle deliberazioni del Consiglio provinciale di Messina e dei due circondari di Mistretta e Castroreale, nel consorzio già compiuto da Cefalù, e mercè il concorso del Governo, che non può far difetto; quando si costruirà questa ferrovia da Messina a Patti e Palermo non solamente avremo dotato di ferrovia moltissimi comuni e molte provincie che attualmente ne sono prive, come sarebbero le provincie napoletane, alle quali ho accennato e Patti, Mistretta, Santo Stefano e Cefalù, ma

avremmo ancora costrutta la vera via ferroviaria che può mettere in comunicazione la Sicilia col continente e colla capitale, giovando nello stesso tempo al commercio napoletano; avremmo così provvisto ad un altissimo bisogno di tutto il paese, ed avremmo fatto un atto di giustizia verso le provincie direttamente interessate. (Bravo! *a sinistra*)

NICOTERA. Non prenderò atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici; preferisco di aspettare per constatare i fatti. Nè veramente potrei in questo momento contentarmi delle sue dichiarazioni, le quali, non solo furono vaghe, ma furono precedute da certe considerazioni che destarono in me seri timori.

L'onorevole ministro disse ieri che la ferrovia Eboli-Reggio presenta delle difficoltà simili a quelle della ligure.

Debbo credere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non sia stato bene informato; se lo fosse stato, non avrebbe parlato di difficoltà che non esistono. Per giudicare delle difficoltà, bisogna aspettare la presentazione degli studi, sebbene, guardando la carta geografica, si veda la differenza della costa ligure dalla tirrena, e quanto ne siano diverse le difficoltà.

Non voglio sollevare adesso la questione per non avere il Governo eseguito esattamente e scrupolosamente l'ordine del giorno votato dalla Camera; sarebbe rimpiangere un passato che a nulla gioverebbe; anzi io credo che, se la Camera oggi chiedesse al signor ministro l'esecuzione di quell'ordine del giorno, non si farebbe che ritardare l'opera, poichè il ministro ordinerebbe degli studi, e si dovrebbe aspettare almeno un anno per averli.

Invece, siccome gli studi sono stati eseguiti a cura di privati ingegneri, aiutati dai comuni interessati e dalle provincie, così preferisco di aspettare che quegli studi siano compiuti, e spero lo saranno presto, per presentarli al ministro dei lavori pubblici, e richiedergli allora il mantenimento di quella promessa che ci fece ieri, cioè che farà esaminare gli studi, e spero che l'esame non richiederà lo stesso tempo che ha richiesto la questione del tracciato della ferrovia Campobasso, la quale, dopo sette anni, non si trova ancora risoluta, sebbene questa consolante notizia, data ieri dall'onorevole ministro, sia bastata a far dichiarare soddisfatti i rappresentanti di quella provincia.

MASCILLI. Domando la parola per un fatto personale (*Ilarità*).

NICOTERA. Mi giova per ora constatare che lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici ha riconosciuto che dell'utilità di quella strada è inutile discorrerne, poichè è evidente; e bisognerebbe proprio avere smarrito il bene dell'intelletto per non riconoscere di quanta utilità quella strada torni non solo a quella parte del regno d'Italia, ma in generale a tutto il paese.

Voglio però ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che quella strada è il compimento della grande linea tirrena che parte da Marsiglia, la quale si trova compiuta per cinque parti e non resta che la sesta parte, cioè quella che noi adesso propugniamo; e questo ne dimostra sempre più l'importanza e l'utilità.

Voglio pure ricordargli che attualmente il Governo spende pel servizio postale della Sicilia 700,000 e più lire e 200,000 e più pel servizio postale delle Calabrie e di Basilicata. Economizzando queste somme, si avrebbe una buona parte di quello che si dovrebbe pagare per garanzia chilometrica; sebbene io ritenga che, compiuta quella strada, la garanzia si ridurrebbe ad una semplice formalità, perchè necessariamente deve rendere tanto da non aver bisogno neppure della garanzia chilometrica.

Desidero poi di...

BILLIA A. Domando la parola.

NICOTERA .. ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che in taluni punti la strada ferrata calabro-sicula, già compiuta ed in esercizio, si trova in condizioni deplorevoli, e da questo dipende principalmente se il prodotto non risponde alle previsioni. Non è molto che quella ferrovia si trova in esercizio, e nell'inverno passato, nel solo tratto da Reggio a Roccella sono avvenuti tanti guasti che per circa 22 chilometri la strada è stata rovinata ed interrotta. Questa strada è stata consegnata al Governo...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ancora.

NICOTERA. Non è ancora consegnata? Ma io parlo di quella che è in esercizio... e sebbene l'ispettore governativo avesse più volte messo in avvertenza il Governo, durante l'esecuzione dei lavori, sulla poca loro solidità, pure veruna disposizione il Ministero dei lavori pubblici (e questo non tocca direttamente il ministro attuale, ma i suoi predecessori), veruna disposizione si diede per impedire e prevenire il male.

Accaduti i danni, per rimettere la strada nella condizione provvisoria di esercizio, il Governo ha dovuto spendere circa 300,000 lire.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È l'impresa.

NICOTERA. Sarà l'impresa; questo lo sa lei. E per compiere tutti i lavori si dovranno spendere da due milioni e mezzo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non da noi.

NICOTERA. Il signor ministro osserva che i due milioni e mezzo saranno spesi dalla società. Sia pure; lo vedremo in ultimo. Talvolta accade che le società, per certe parole dei contratti, un po' dubbie, muovono delle liti al Governo, e si fanno pagare non solo le spese dei lavori, ma anche i danni. Non vorrei che accadesse questo nel caso di cui parlo.

Prego l'onorevole ministro di ordinare una severa ispezione ai lavori che si fanno adesso, onde non si rifacciano nello stesso modo che prima. (*Il ministro fa segni di no*)

Il signor ministro dice di no; ma io ho dei dubbi; mi permetta di averli, e di pregarlo d'interrogare a questo proposito quello stesso ispettore che avvertiva precedentemente il Governo.

Faccia pure l'onorevole ministro dei lavori pubblici ispezionare bene, e con molta attenzione tutta la linea. Si crede che quasi tutti i ponti, badi il signor ministro, tutti i ponti costruiti su quella linea si trovino nelle identiche condizioni di quelli che sono già andati a mare. Eppure, quella linea è una di quelle famose due linee, di cui ha parlato il ministro delle finanze al Senato.

Quella linea è importantissima: ogni volta che piove un po' dirottamente, vi accadono dei danni. La ragione è semplicissima: i ponti sono stati costruiti senza argini, ed in molti punti senza o con pochissime fondazioni.

Chieda l'onorevole ministro dei lavori pubblici a quel diligentissimo ispettore governativo, non so se è sempre lo stesso, per sapere se i lavori che si fanno adesso, si fanno coll'istesso metodo con cui sono stati fatti precedentemente, e per sapere se tutte le opere d'arte di quella linea si trovino nelle stesse condizioni di quelle che sono andate già in mare.

Fatte queste preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ripeto che non prendo atto delle sue dichiarazioni ma che aspetto i fatti.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mascilli, ella ha chiesto di parlare per un fatto personale, ma non c'è fatto personale, mi pare.

*Voci.* No! no!

**MASCILLI.** Il fatto personale c'è, perchè mi pare che l'onorevole Nicotera abbia voluto fare una censura...

**NICOTERA.** Ma no.

**MASCILLI...** ai deputati della provincia di Molise, perchè si sono dichiarati soddisfatti delle parole dette dal signor ministro alla Camera.

**NICOTERA.** Non è censura, è apprezzamento.

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**MASCILLI.** Se l'onorevole Nicotera dichiara di non avere voluto fare una censura, un rimprovero, io rinunzio alla parola.

*Voci.* Lo ha già dichiarato.

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

**LOVITO.** Io non ho bisogno di promettere alla Camera ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici che sarò breve e non appassionerò la discussione, e lo sarò per molte ragioni delle quali ne accenno una sola, quella della temperatura attuale. Una passione troppo forte od un discorso troppo lungo potrebbero romperci una vena del fegato.

Per parte mia non posso ringraziare completamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici pel discorso da lui fatto ieri alla Camera, perchè egli non ha mantenuta verso di me quella benevolenza che io a suo riguardo ho usata nel mio discorso dell'altro ieri. Non posso poi ringraziarlo completamente perchè un ringraziamento troppo cordiale da questo lato della Camera gli potrebbe creare dei pericoli... *(Ilarità a sinistra)*

Resto non ostante amico personale dell'onorevole ministro, e se non posso tributargli dei ringraziamenti, mi consentirà che io risponda a taluni punti principali del suo discorso, nei quali egli è caduto in parecchie inesattezze, e mi ha attribuito delle cose che io non pronunziai, e che egli ha creduto di sentire forse perchè la mia voce, non meno argentina di quella dell'onorevole ministro *(Si ride)*, non ebbe la fortuna di potere arrivare sino al suo banco.

Dirò dapprima qualche cosa della linea Eboli-Reggio.

L'onorevole La Porta e l'onorevole Nicotera hanno fatto ragione delle difficoltà tecniche eccepite dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Vero è che l'onorevole ministro assicurò d'avere ordinata già una ricognizione; ma sulla carta? Perchè il tempo effettivamente mancò, e da questa che non fu coraggiosa pattuglia che eseguì la ricognizione, gli fu detto che le difficoltà erano grandissime.

A questo argomento delle difficoltà dell'onorevole ministro non risponderò, perchè l'onorevole ministro non avendo fatti studi, non si debbono affacciare difficoltà per ragioni almeno di prudenza.

L'unica difficoltà che forse vi è, è quella comune e generale a tutte le cose che non si sono studiate, e che, come naturalmente si affacciano, fanno una certa sensazione.

Ma se vuole degli argomenti di fatto più precisi, l'onorevole ministro potrà informarsi da quelli interessati diversi che studiano o fanno studiare la linea.

Comunque sia, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto nel suo discorso dell'altro giorno che, prima di provvedere alla costruzione di nuove ferrovie, bisogna pensare ai mezzi di costruirle e guardare in faccia a tutte le difficoltà. Ebbene, onorevole ministro, cominciamo a studiare, mettiamoci con amore, con perseveranza, con impegno, e poi sarà facile il riuscirvi.

Mi permetta di esprimergli una sola idea, signor ministro. Dai dati statistici ufficiali risulta che, per varî servizi pubblici di cui cesserebbe la spesa, e col passaggio delle strade nazionali alle provincie, il Governo verrebbe a risparmiare la somma di lire 942,000. È un conto che ha fatto ieri l'onorevole Vollaro, e non voglio rifarlo per questa parte. Col capitale corrispondente a quest'annua spesa e coi sussidi che verrebbero dai comuni e dalle provincie, avreste a un dipresso la somma di 40 milioni. Io accenno un'idea; non pretendo di dare un consiglio all'onorevole ministro. Ebbene, con questi 40 milioni, dati sotto forma di sussidio a fondo perduto, rateatamente in proporzione dei

lavori che si fanno, ad una società la quale assumesse la concessione e costruisse questa linea, crede l'onorevole ministro che lo Stato verrebbe ad aggiungere gran cosa per la costruzione di questa linea? È una idea che accenno; l'onorevole ministro ne terrà quel conto che crede. Intanto io intendo stabilire questo, che la costruzione di questa ferrovia non farebbe pesare sul bilancio dello Stato un onere significante.

Ora dirò qualche cosa intorno alle multe.

E qui domanderei il permesso all'onorevole Pisanelli, che più specialmente trattò quest'argomento, se in sua vece risponderò alcune parole al ministro; ma, siccome l'onorevole Devincenzi ha creduto indirizzarsi a me per quello che dissi e per tutto quello che non dissi, così sia lecito anche a me di rispondere per conto di altri, certo più valenti oratori di me.

Colla legge sulle ferrovie del 1870, per quelle linee secondarie le quali in essa furono contemplate, si stabiliva un sussidio da desumersi dal prodotto delle multe, a cui sarebbe tenuta la società delle meridionali per l'inadempimento di termini fissati nelle convenzioni. Queste multe, dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ci uscirono di mano e le ferrovie non si possono costruire per difetto di fondi. Interpretando letteralmente la legge, onorevole ministro, è naturale che sarebbero venuti a mancare i fondi; ma io domando al mio amico l'onorevole Devincenzi, il quale è un ministro a larghe vedute, un ministro tagliato all'inglese, il quale ha una legge da applicare nello spirito, nel concetto suo, se deve arrestarsi innanzi a queste difficoltà. Ma dato pure che il Governo, come di solito, sia stato condannato in prima istanza; che potrebbe esserlo forse anche in grado di appello, come suppone l'onorevole De Donno, che del resto non ha letto le produzioni, si dovrebbe il ministro arrestare per questo? Non potrebbe presentare un apposito disegno di legge? Od avrebbe il...

**DE DONNO** Domando la parola per uno schiarimento.

**LOVITO**... Parlamento concesso a quelle località interessate per le linee il sole d'agosto?

Certamente ha voluto far due cose il Parlamento quando ha votato il sussidio desunto pure dalle multe. Ha detto: da una parte spingiamo il Governo a riscuotere le multe e dall'altra stabiliamo un fondo per la continuazione delle linee ferroviarie senza onere nuovo all'erario.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: fallita la speranza degli introiti e alle multe; cadono nel nulla quelle disposizioni e le linee contemplate ricadono nella categoria generale delle ferrovie secondarie, per le quali attendete che vi presenti un progetto di legge generale. Ed anche qui non potrei accordarmi col ministro che alle linee decretate nella legge del 1870 farebbe fare con questa interpetrazione un passo retrogrado.

Dirò poi una sola parola intorno ad una linea la quale, secondo me, quantunque secondaria, primeggia su tutte le altre, e questa è quella che da Candela a Ponte Santa Venere va alla fiumana d'Atella. Questa linea era parte di quella di Conza che fu soppressa, quantunque le popolazioni interessate ne vedessero quasi prossima la costruzione.

Anche qui rammento che un ministro il quale metteva troppo spesso la questione di Gabinetto, disse che la linea di Conza costava circa tre milioni e valeva più che il Gabinetto.

E l'onorevole Bonghi, con una di quelle frasi felici che fanno onore al suo ingegno, disse: io riconosco che il Gabinetto vale molto, ma non vale quanto la legge.

Tuttavolta la linea di Conza fu soppressa, e la linea di Candela a Ponte Santa Venere non fu ancora costrutta. Ecco come. Lo Stato accordò in compenso alcuni sussidi: altri ne furono imposti per legge ai comuni ed alle provincie interessate. Questi ultimi furono fedelmente votati; ma quando si è venuti, dopo il 1865, ad invitare la società delle Meridionali a costrurre la linea, quella fece intendere che i calcoli del 1865 erano troppo bassi; e la linea non fu e non è costruita.

Ma se il Governo si fosse posto con amore a sollecitare la costruzione di questa linea, sarebbe stato poi tanto difficile a trovare la differenza del costo, secondo i calcoli nuovi? La Camera sa che la fiumana d'Atella rasenta appunto il superbo bosco demaniale Monticchio, ricco di legnami da costruzione e di alberi di alto fusto. Or bene, anche un sacrifizio di più fatto dal Governo sulla ferrovia, non sarebbe stato a doppio compensato dal maggior valore che avrebbe acquistato Monticchio?

Nè questi, o signori, sono postumi avvertimenti; no, essi furono dati dal deputato di Potenza, da Del Zio, e da me quando si discuteva una legge sotto il titolo di *Appendice all'ordinamento forestale dello Stato*, ma furono per il Governo avvertimenti inascoltati.

Ora i fatti sono venuti a darci completamente ragione, inquantochè si è presentato lo stesso acquirente di questo bosco a fare delle condizioni di costruzione di questa linea al Governo, come ebbe ieri a dichiararci l'onorevole ministro dei lavori pubblici!

Io ho sentito il bisogno di dire su questa linea queste poche parole e per conto mio e per un riguardo sentito verso l'onorevole mio amico Del Zio che, assiduo e dilicato com'è nell'adempimento del mandato suo, ha delle gravi ragioni per non trovarsi in questo momento al suo posto.

Dirò ancora una parola intorno alle ferrovie.

Io non ho nel mio discorso d'avantieri parlato, come suppose il ministro, dell'amministrazione delle ferrovie; forse l'onorevole ministro per quella esagerazione che adopera del dovere di difendere la propria amministrazione, sentimento d'esagerazione di un dovere che io chiamerei la religione dell'amministrazione, ha creduto difendere contro di me anche ciò che non in-

tesi attaccare; ne aveva parlato l'onorevole Nicotera; ne avevano discorso anche altri, i quali sanno mantenere da loro ciò che assunsero, e non è il caso che io prenda ora le parti di chi sa tanto bene sostenerle da sè.

Richiamo invece (poichè fui franteso) l'attenzione del ministro su quello che ho detto relativamente alle ferrovie calabro-sicule, e relativamente in genere alle ferrovie meridionali. Non è esatto che esse non rendano; le linee incompiute nol possono; e quanto alla costruzione, ricordo al ministro ciò che disse sull'interpellanza della San Severino-Avellino, e l'inviterei ad attenervisi anche nella costruzione della ferrovia del Basento, per la quale ci disse ieri una cosa affatto contraria; che cioè la parte facile si è appaltata, la difficile poi, le gallerie, sono riservate per le ultime.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non ci sono linee regolari...

**LOVITO.** Del resto, intorno alle ferrovie calabro-sicule ed alle loro reti, io ho bisogno di ricordare alla Camera quale fu fin da principio il concetto del conte di Cavour dopo l'annessione delle provincie meridionali. E, poichè tanto spesso e da tutti venne citato, dopo morto, il conte di Cavour, dichiaro che non vorrei passare per uno dei tanti esecutori testamentari; ma tengo questi ricordi da un amico che fu comune e caro a me ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il compianto senatore Leopardi. A quegli uomini egregi che dopo il 1860 discussero con Cavour della rete ferroviaria sul Napoletano due concetti si affacciarono per stringere con ferrovie il Mezzogiorno al centro d'Italia ed all'Italia superiore, poichè allora si era a Torino: o una linea mediterranea che, biforcandosi nei pressi di Basilicata, fosse andata a Taranto da un lato a Reggio dall'altro; o una linea littoranea che come una cornice cingesse i lembi dell'Italia meridionale, salvo a costruire in un secondo momento le linee trasversali a soddisfazione di bisogni commerciali. Prevalse questo secondo concetto, che rispondeva all'esigenza politica di quel tempo e che più facilmente e più presto allacciava al resto d'Italia le provincie del mezzogiorno. Ma se il sistema prescelto soddisfaceva alla ragione politica, se riesciva più pronto, perchè più agevole, non può nè potrà rispondere alle esigenze economiche, se non quel giorno che sarà completo in tutte le sue parti e che le trasversali saranno costruite. Sono ingiusti adunque coloro che sostengono, guardando la quistione alla scorza, che le ferrovie del Mezzogiorno non rendono.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici nella tornata di ieri ha esagerato quello che io aveva detto parlando della costruzione delle strade comunali obbligatorie; anzi mi ha fatto dire, intorno alla costruzione delle strade ordinarie, ciò che non era nel mio pensiero. Intorno a queste ultime, anche prima che io leggessi la relazione che a pagine 12 e 13 esprime la soddisfazione della Commissione del bilancio per l'impulso dato alla costruzione delle strade ordinarie, io n'era informato. E poichè piacque all'onorevole ministro di cadere in un equivoco che è impossibile oggi che egli ha il resoconto sott'occhi, sono lieto di attestare la mia soddisfazione per l'impulso dato alla costruzione delle strade ordinarie. Io però intesi fermare l'attenzione del ministro sulle comunali obbligatorie. E la stessa Commissione del bilancio, a pagina 13, dopo d'avere espresso ciò che tutti sentiamo intorno alle strade ordinarie, si esprimeva così: « Lo stesso non possiamo dire della somma stanziata al capitolo 67, *Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie.* »

E, poichè l'onorevole ministro disse che nulla vi ha di più eloquente che le cifre, cito quelle della Commissione a pagina 13.

Per gli anni 1869, 1870 e 1871 sono state stanziate 2,700,000 lire, e ne furono spese 412,427 10, di guisa che la somma che cade in economia sarebbe di lire 2,287,573.

Il ministro dei lavori pubblici mi rimproverava, nel suo discorso, che io non mi era occupato forse mai di strade comunali nella mia provincia, e che non aveva letto un documento che...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non era pubblicato.

**LOVITO.** Non era pubblicato? Ebbene io dichiaro all'onorevole ministro che, se avessi saputo che era in corso di stampa, mi sarei posto in relazione col proto per avere quelle notizie che mi mancano; che della legge mi occupai, come deputato, quando si discusse, ma che nella mia provincia fui proprio impossibilitato ad occuparmene, e questa non fu l'ultima ragione che m'indusse a parlarne.

Quello poi che ha riscaldato l'onorevole ministro pei lavori pubblici...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non mi riscaldo mai.

**LOVITO.** Con questi caldi non è impossibile... è stata l'accusa creduta di avere abbandonato il programma contenuto nella relazione sul traforo del colle di Tenda...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non è quella. (*Indica all'oratore un'altra relazione*)

**LOVITO.** In questa relazione, onorevole ministro, è detto così:

« Nel coordinamento, che noi dovemmo fare dei bisogni delle varie amministrazioni dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici nel quinquennio 1872-76, che fa parte del piano finanziario presentato alla Camera dal Ministero delle finanze, non potevamo non prendere in seria considerazione la costruzione delle strade ordinarie, senza di cui le strade ferrate già esistenti e le altre da fare non solo torneranno sempre più gravose alla finanza, ma non saranno che di pochissima utilità in molte parti del regno. »

*Voci a destra.* Ai voti! ai voti! Un po' di brevità!

**LOVITO.** Ora l'onorevole ministro avendo ritardato la presentazione di quel disegno di legge del quale io aveva l'onore di parlare, è indubitato che per un anno almeno egli sia uscito dal suo programma, poichè sul bilancio del 1873 non potrà stanziarsi alcuna somma a questo riguardo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici poi (pregherei l'onorevole De Sanctis, di trovare un altro momento per parlargli), l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi dice che, assunto al portafogli dei lavori pubblici egli, pensando a quella legge come al resto del programma suo, obbediva alle convinzioni proprie e che nessuno gliel' avesse suggerito od imposto. Ed è perfettamente vero, ma l'onorevole ministro sa che un uomo politico che è chiamato al potere rappresenta la situazione del tempo in cui fu chiamato. Qual era questa situazione quando l'onorevole Devincenzi andò al potere? E qui ho bisogno ancora di spiegarmi e prego la Camera di prestarmi la sua attenzione.

Quando siamo stati al momento di partire da Firenze per venire a Roma, quando stava nell'animo di tutti che il grosso delle quistioni politiche fosse finito, da buoni amici abbiamo chiesto ai nostri avversari delle provincie meridionali: per qual ragione voi, che avete autorità, precedenti e patriottismo quanto gli altri, voi non reclamaste in dieci anni la completa giustizia sui lavori stradali e ferroviari nelle vostre provincie? Ed allora si dette a questa domanda una spiegazione, che a quest'ora accetto di buon grado, e fu: che, fintanto che il Governo fosse occupato alla soluzione delle grandi quistioni politiche del paese, era generoso, era politica prudenza non disturbare l'azione del Governo con quistioni d'interesse locale.

Questa fu l'opinione espressa da pubblicisti egregi nostri colleghi dell'altro lato; ad essa l'attitudine loro si conformò come deputati alla Camera.

Questo stato di cose e di animi attenuava le divergenze della deputazione meridionale, e creava uno scoglio pel Governo, che lo temeva di più venendosi a Roma.

E l'abile pilota della nave ministeriale, di cui il capitano autentico è pur sempre l'onorevole Lanza, vide nell' onorevole Devincenzi l'uomo della situazione: competente, istrutto perfettamente nelle cose che riguardano l'amministrazione dei lavori pubblici, patriotta distinto, cuore eccellente, e lo chiamò a far parte dell'amministrazione. La opposizione scemò, lo scoglio fu evitato; sia lode all'abile pilota, ed auguro all'onorevole Devincenzi pari fortuna, il mantenimento del suo programma, l'attuazione dei suoi concetti!...

Era questo che io doveva dire, e, vista l'impazienza della Camera, non aggiungerò altre parole. Io credo di avere usato verso l'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, i riguardi che gli si debbono, ma di avere espresso la mia opinione con una franchezza che egli apprezzerà, perchè nell'animo degli amici suoi, che gli parlano chiaro, son sicuro che apprezzerà più la brusca sincerità che le reticenze da servitori.

*Voci.* Chiusura! chiusura!

**PRESIDENTE.** Essendo domandata la chiusura, chiedo se è appoggiata.

Domando se la Camera intende riservare la parola al relatore, il quale dovrà anche esprimere, a nome della Commissione, il suo avviso sulle proposizioni.

**BILLIA ANTONIO.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**BILLIA ANTONIO.** Non comprendo il perchè, quando si tratta di gravissimi interessi, si abbia a domandare così facilmente la chiusura, e si abbia a giustificarla col dire che la Camera è impaziente, che la Camera si annoia. Veramente se c'è qualche cosa che faccia torto in tutto questo è la facilità con cui la Camera proclama la propria noia di fronte agl'interessi del paese di fronte all'esecuzione del proprio mandato. Ma se c'è qualcheduno...

**PRESIDENTE.** Onorevole Billia, la Camera non dice punto che si annoia, la Camera si occupa alacremente degli affari del paese senza misurare il tempo che occorre per dar sbrigo ai molteplici lavori che ha davanti a sè. Ma è certo che si debbe da tutti por mente alla preziosità del tempo, specialmente in questi ultimi giorni.

**BILLIA ANTONIO.** Ringrazio l'onorevole presidente di questo schiarimento (*Ilarità*), ma a me pareva avere udito precisamente da lui che la Camera fosse impaziente, e credendo che autorevolmente in nome della Camera egli parlasse di impazienza, ho dovuto prenderne atto. Ma dimentichiamo l'autorità e badiamo ai fatti.

Le voci di chiusura che vengono da quei banchi (*Di destra*) che cosa vogliono dire?

*Voci a destra.* Che si vuole andare avanti.

**BILLIA A.** Sono dunque già edotti i signori di quei banchi (*Di destra*) delle questioni che si trattano? O le hanno già decise? Possono essi portare il loro voto competente ed illuminato, se viene fatta una proposta, o se si tratta di passare alla votazione? Evidentemente che no.

Ammetto bensì che su quei banchi ci sieno dei distinti ingegni, i quali comprendono le cose per intuito, ma io, che non posso fare ugual vanto per me, credo che questa discussione non si possa ancora ritenere esaurita, nè svolto, sotto tutti i suoi aspetti, il grave argomento.

Egli è per ciò, che in nome della libertà della discussione, faccio proposta che si lascino parlare tutti gli oratori iscritti.

**BROGLIO.** Chiedo la parola per la chiusura.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**BROGLIO.** Non mi parrebbe opportuno che la Camera chiudesse la discussione sotto l'impressione delle pa-

role dell'onorevole Billia Antonio, le quali, non ricevendo una risposta, parrebbe ch'egli avesse ragione di dire che la Camera delibera la chiusura per impazienza, senza essere sufficientemente illuminata, ecc.

Preme adunque che il paese sappia le ragioni per cui si chiede la chiusura. Le ragioni sono varie: prima di di ogni cosa, perchè tutto deve avere un termine a questo mondo. La Camera non può sedere indefinitamente; dunque ogni discussione deve avere quel tale sviluppo che è nella natura delle cose, e non di più. Poi perchè il differirla renderebbe impossibile la trattazione degli altri affari, quando quest'uno assorbisse un tempo eccessivo. Poi soprattutto, perchè questa discussione generale è veramente in sè stessa un perditempo, in quanto che le ragioni che ogni deputato ha per la linea tale o tale, e per il tale o tale altro porto, il vero luogo di svolgerle è alla discussione dei capitoli.

Quindi avverrà che questa discussione generale ci porterà via due o tre giorni di tempo, e poi, quando saremo alla discussione dei capitoli, si tornerà daccapo, e faremo una doppia discussione, mentre potrebbe farsi una volta sola.

Per queste ragioni io prego la Camera di votare la chiusura.

**PRESIDENTE.** Porrò ai voti la chiusura, riservando però la parola al relatore, il quale dovrà ancora rispondere ai vari oratori.

Chi approva la chiusura, si alzi.

(La discussione generale è chiusa.)

Ora leggo le proposte che furono già svolte.

La prima, dell'onorevole Avezzana, è la seguente: « La Camera, riconoscendo il danno che avviene alle popolazioni della Calabria dall'attuale isolamento e mancanza di comunicazioni, invita il ministro dei lavori pubblici perchè divenga un fatto la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio versante tirreno, e passa all'ordine del giorno. »

L'altra è degli onorevoli Vollaro e Carbonelli: « La Camera, in correlazione del suo ordine del giorno 29 luglio 1870 relativamente agli studi Eboli-Reggio, linea Tirreno, Siracusa e Licata, invita a far eseguire gli studi suddetti entro il corrente anno. »

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS,** *relatore.* Io sarò molto breve per due ragioni semplicissime. Io credo, parlando brevemente, di fare cosa più gradita alla Camera. Poi eviterò inutili ripetizioni perchè, quantunque siasi fatta una discussione generale la quale in molti casi si è fermata sopra speciali capitoli, temo che la discussione non abbia a rinascere quando si presenteranno in discussione i capitoli stessi. Eviterò inutili ripetizioni.

Io mi sarei anche volentieri taciuto perchè veramente mi è sembrato che alla Commissione si siano fatti pochi rimproveri; siccome però ho dovuto notare che alcune delle accuse lanciate contro il Ministero, per rimbalzo, hanno pure colpito la Commissione, così sono costretto di dire qualche parola a sua difesa. Potrò anche dare qualche spiegazione sopra alcuni punti su cui la Commissione venne interrogata da taluno dei nostri onorevoli colleghi.

Alla Commissione è stato fatto rimprovero de' suoi encomii verso l'amministrazione dei lavori pubblici. Veramente sembra a me che la Commissione non abbia mancato anche ad un'altra parte del suo còmpito, cioè non abbia tralasciato di fare anche non poche censure all'amministrazione. Ed è per ciò che la Commissione credette fosse un atto di giustizia l'incoraggiare l'amministrazione là dove le parve che si fosse messa sulla buona via e avesse dato prova d'intelligenza e di solerzia; io poi, meno che altri, dovrei essere accusato di tendenza a dispensare elogi a chichessia. Una volta fui qualificato come un uomo che avesse passata la sua vita criticando. E credo con qualche ragione, perchè io fui sempre nell'opposizione, sempre un amico di uno stato di cose migliore; è un po' naturale in me la censura al presente. Ed oltre a questa, ho sentito farmi un'altra accusa assai più fondata delle prime, ed è che molte volte ho trascurato di difendere me stesso. Ebbene, confesso che anche quest'accusa aveva fondamento. Ma sapete il perchè ho trascurato molte volte la difesa di me stesso? Perchè ebbi sempre dinanzi a me interessi assai più gravi da difendere quelli del paese.

Ma passiamo senz'altro ad esaminare, colla promessa brevità, i diversi punti sui quali la Commissione deve dare qualche spiegazione alla Camera.

Le osservazioni state fatte dai diversi oratori i quali parlarono nella discussione generale, si arrestarono sopra due questioni principali, cioè sull'andamento dei lavori delle strade ruotabili e sulle ferrovie.

Sul primo punto le osservazioni si fermarono più specialmente sulle reti delle strade ordinarie che si compiono a cura dello Stato nelle provincie napoletane, e sul modo con cui si eseguisce la legge del 1868 sulle strade comunali obbligatorie.

Quanto ai lavori delle strade ruotabili nelle provincie napoletane, io non potrei che ripetere, in occasione di questo bilancio, quello che aveva già detto negli anni precedenti, che cioè l'esecuzione di questa legge procede in modo lodevole.

Quel che disse l'onorevole La Porta mi dispensa dall'estendermi sopra quest'argomento. Quando verrà in discussione il capitolo relativo, se ad alcuno parrà che la somma che si lascia stanziata in bilancio sia piccola, od insufficiente, io vedrò di provargli che la somma iscritta basta al bisogno, che nulla va perduto, che nel bilancio dell'anno venturo sarà portata la somma che si risparmia quest'anno, e che, se c'è qualche cosa non solo possibile, ma molto probabile, è questa: che quantunque la legge del 1869 abbia stabilito che le strade rotabili delle provincie napoletane si compiano

in sette anni, colla spesa di tre milioni all'anno, tuttavia tutta la rete stradale delle provincie napoletane contemplata dalla legge si compirà parecchi anni prima di quello che si era preveduto.

Di questo è molto facile la prova, e questa è la dimostrazione più chiara, più convincente, che l'esecuzione di questa legge procede regolarmente.

A questo proposito mi giova dire una parola per annunziare un fatto.

Reduce dalla Sardegna, ancora impressionato dello stato in cui si trovavano le opere pubbliche dell'isola, credetti mio debito di comunicare le mie impressioni a chi reggeva allora il Ministero dei lavori pubblici, e indicare gl'inconvenienti del ritardo ed i rimedi, ai quali mi pareva si dovesse ricorrere per affrettare la costruzione delle opere stradali della Sardegna.

Io aveva domandato ad uno degli ingegneri che dirigevano i lavori stradali in Sardegna, se era possibile spendere di più. Egli mi rispose che era non solo possibile, ma facile. Allora indagando le cause del ritardo, dovetti persuadermi che i lavori non procedevano con maggior alacrità, perchè mancavano i progetti di esecuzione, e non si facevano gli appalti.

Fu allora che l'onorevole Mordini, se non erro, ordinò che si affrettasse la compilazione dei progetti; e quando i progetti furono compilati, i lavori stradali della Sardegna poterono progredire con maggiore celerità.

Così avvenne per le strade rotabili delle provincie meridionali. E a questo proposito debbo ricordare quel che la Commissione del bilancio ha già notato precedentemente, cioè un altro fatto. Il ministro, il quale nel 1869 ebbe l'incarico di eseguire la legge che riguarda queste strade, contemporaneamente alla pubblicazione della legge, pubblicò il regolamento per la sua esecuzione. In fine, o signori, voi non dovete dimenticare che, in fin dei conti, quella legge, non ha che due anni di vita, e quantunque l'annuo stanziamento stabilito dalla legge sia di 3 milioni all'anno e non si sieno spesi tutti, tuttavia non si può dire che ci sia ritardo, perchè abbiamo già per 14 milioni di opere appaltate e di fondi impegnati, e se non abbiamo potuto spendere 6 milioni, abbiamo però in questi due primi anni potuto spenderne quattro. Se si fosse proceduto con questo metodo anche nel passato, la Camera può essere sicura che l'andamento dei lavori stradali sarebbe stato più sollecito, e in ogni caso all'amministrazione attuale di qualsiasi ritardo non può certo farsi colpa.

Vengo alla parte molto più grave delle strade comunali obbligatorie.

E qui bisogna farsi ragione delle disposizioni della legge e delle difficoltà che presenta la sua esecuzione.

La legge, come ben disse l'onorevole Lovito, è una legge politica; io dico che è forse qualche cosa di più di una legge politica; tuttavia anche per questa legge non bisogna dimenticare che fu pubblicata nell'agosto 1868. Essa ordinò che nei bilanci successivi a quello del 1868 si stanziassero 3 milioni, ma la legge non ha certamente voluto che si spendessero annualmente i 3 milioni fin dal 1869; essa volle che si potessero impegnare, cioè che si potessero promettere i sussidi sino a concorrenza di questa somma.

E di fatti voi vedete la disposizione dell'articolo 12 della legge stessa, il quale assegna il termine di sei mesi perchè si compia la classificazione in tutti i comuni dello Stato. Ora il termine di sei mesi, credetelo pure, è stato mal calcolato, perchè era evidentemente insufficiente.

Poi all'articolo 13, la legge, prevedendo il caso in cui i comuni non potessero o non volessero mettersi sulla via che loro era aperta, fissò ancora un termine di due anni, passati i quali può veramente dirsi che la legge sia entrata nella fase della sua piena esecuzione. Perciò la piena esecuzione della legge del 1868 possiamo dire che non è cominciata che nell'agosto del 1870.

Abbiamo dunque un po' meno di due anni dacchè questa legge può dirsi nella sua piena esecuzione.

Io non tacerò che nell'esecuzione della legge sulle strade comunali obbligatorie, da parte dell'amministrazione, non si è usata la stessa diligenza colla quale l'onorevole Mordini attese all'esecuzione della legge per le strade delle provincie napoletane; poichè il regolamento per l'esecuzione della legge del 1868 fu pubblicato solo nel 1870: e forse questo regolamento lascia qualche cosa a desiderare. Tuttavia io non debbo dissimulare che, dacchè l'onorevole ministro Devincenzi ha preso in mano l'amministrazione dei lavori pubblici, fece non poco per agevolare l'esecuzione di questa legge.

Le cifre sono sempre un argomento potente, ma io accennerò un altro fatto, ed è che furono, per opera sua, compilate molto opportunamente le istruzioni onde rendere più agevole ai comuni l'esecuzione della legge, la quale prima, per diverse ragioni che è inutile di qui accennare, era, o male intesa, o male eseguita. Comunque siasi, sta in fatto che alla fine dell'anno passato, cioè al 31 dicembre, erano stati accordati tanti sussidi per due milioni, ed erano impegnati i comuni in tante spese stradali per nove milioni di lire.

Questo, o signori, è un buon principio per l'esecuzione della legge. Certo che è una legge difficile, che, per avere tutta intera la sua applicazione, esige molte cure e molto tempo. In fatto di strade l'Italia trovasi ancora in condizioni infelicissime.

Senza paragonare alcune delle nostre provincie o del mezzogiorno o delle isole, che hanno poche strade, alle provincie che ne hanno più, come quelle di Lombardia, dove la rete stradale, opera di secoli, si può dire perfettissima e stare a confronto dei paesi i più colti ed avanzati d'Europa, se ci limitiamo a confrontare la rete stradale complessiva a quella di Francia,

che non tiene, in questa parte, il primo posto; se noi facciamo, dico, questo confronto del complesso delle provincie dell'Italia, troviamo che l'Italia deve costruire ancora 257,000 chilometri di strade, il che vuol dire, o signori, per tradurre la lunghezza delle strade in danaro, ossia nel loro costo presumibile, che abbiamo bisogno di spendere non meno di due miliardi. Adesso non ve ne sono che 124,000 chilometri, cioè un po' meno del terzo. (*Movimento*)

Per persuaderci che quest'opera colossale non può che procedere gradatamente, basta pensare alla potenza economica che deve avere il paese, per essere in grado di ripartire, anche in molti e molti anni, una somma così enorme.

Notate però, a conforto, se non nostro, almeno a conforto di quelli che verranno dopo di noi, che, ogni giorno estendendosi la rete stradale con nuove costruzioni, ogni giorno si diminuiscono gli ostacoli, si cresce la forza produttiva del paese, e mano mano che queste forze si sviluppano, gli ostacoli cessano, giacchè nel mondo economico, come avviene nel mondo fisico per la caduta dei gravi, la velocità va crescendo, avvicinandosi la meta. Quanto più di queste strade saremo in grado di costruire ogni anno, ogni lustro, tanto più potremo spendere e costruirne negli anni e lustri successivi; e mentre s'innalza il livello della potenza economica, questa ci può dare mezzi sempre maggiori per creare nuovi fattori di ricchezza e di civiltà.

Io mi arresto intorno a questi due punti, perchè mi pare di avere indicato chiaramente il concetto che ha mosso la Commissione nel profondere, secondo alcuni, gli elogi, e nel dire, secondo me, una parola d'incoraggiamento all' amministrazione onde proceda sulla buona via sulla quale si è messa.

Veniamo alle ferrovie. Qui trattasi di questioni affatto speciali: io le toccherò ad una ad una e non entrerò nella questione generale per la quale mi occorrerebbe troppo tempo.

E a questo proposito mi sia permesso di ricordare di passaggio che noi stiamo adesso trattando e discutendo il bilancio rettificativo, il bilancio di definitiva previsione, e mi permettano i miei onorevoli colleghi di ricordare che questa, dovrebbe essere piuttosto una discussione di cifre, una discussione di più esatti conteggi onde stabilire il fabbisogno di cassa, una discussione di controllo intorno al modo col quale si è eseguito il bilancio, e non già una discussione nella quale tutta quant' è l'amministrazione dello Stato e nei principii e nella loro applicazione e nelle riforme desiderabili possa essere esaminata.

**ASPRONI.** Non fu fatto.

**DEPRETIS**, *relatore*. Non fu fatto, lo so, ed è per questo che chino il capo: ma io dico e sostengo che, se vogliamo rendere possibile l'applicazione della legge di contabilità, gli è nel bilancio di prima previsione che bisogna trattare largamente tutte le questioni di principio, tutte le questioni che si riferiscono agli organici, tutte quelle che possono condurci ad un provvedimento legislativo. Invece nel bilancio di definitiva previsione bisogna che la discussione sia limitata alla verificazione delle cifre e alla revisione degli atti del ministro circa la esecuzione del bilancio.

Una delle questioni toccate riguarda la tariffa dei trasporti sulle ferrovie.

L'onorevole Viarana chiamò l'attenzione del ministro sull'ineguaglianza delle tariffe che c'è nelle diverse provincie d'Italia.

Io non posso a meno che appoggiare le osservazioni dell'onorevole Viarana, e chiamare tutta l'attenzione della Camera e del ministro su questo argomento vitale delle tariffe.

Noi abbiamo avuto molte preziose occasioni in cui potevamo entrare in questa discussione, e risolvere la questione delle tariffe; ed è veramente strano che, ora che l'Italia è interamente fatta, basti un fiume perchè una persona od una merce sia colpita da una tassa diversa, come quando l'Italia era divisa in tanti diversi Stati.

Queste cose si sono dette e ridette molte volte; le occasioni si sono più volte presentate, ma con tutto ciò non si venne mai ad una completa riforma. Non abbiamo mancato, anche per le tariffe, di nominare una Commissione composta d'uomini competentissimi, che fece anch'essa un lungo lavoro, ma di cui non abbiamo potuto raccogliere nessun frutto.

Ora è necessario che su questa questione l'onorevole ministro rifaccia i suoi studi, e veda di risolverla, tanto più che alla questione delle tariffe se ne attaccano molte altre concernenti la loro applicazione, nelle quali è interessato grandemente l'erario nazionale.

Abbiamo noi esaminato il fondamento giuridico di certe esenzioni? Abbiamo noi esaminato e discusso la convenienza per l'industria e la produzione nazionale di certe riforme colle quali si sono stabilite le tariffe in ragione inversa delle distanze percorse? Abbiamo noi valutato la gradualità di queste riforme? Nulla di tutto questo. Pel Parlamento sono ancora questioni vergini: eppure sono questioni gravissime e che meritano tutta la sua attenzione e la sua sollecitudine.

Io prego l'onorevole ministro a portarvi sopra tutta la sua attenzione, e prego la Camera a preoccuparsene; sicchè, quando venga innanzi a lei il bilancio di prima previsione dell'anno prossimo, la questione si possa discutere per arrivare ad una soluzione.

Dopo questa delle tariffe viene una nuova edizione riveduta e corretta, ed un po' aumentata, delle censure fatte alla Commissione, perchè non ha accettata integralmente la somma proposta dal Ministero pei lavori delle ferrovie calabro-sicule. Questa questione l'abbiamo fatta l'anno scorso e la vediamo rinnovarsi quest'anno.

L'onorevole Larussa mi dava in proposito un avvertimento. Mi diceva che avrei fatto bene a declinare l'incarico di riferire sul bilancio dei lavori pubblici, posto che aveva veduto che le mie proposte sulle ferrovie calabro-sicule non erano state bene accolte da alcuni deputati. Ma nelle mie proposte, che furono accettate dalla Camera, ho io avuto torto? No, ho avuto ragione, anzi amplissima ragione. Dovrei dunque declinare l'incarico al quale mi elesse la benevolenza dei miei colleghi perchè sono solito avere ragione? Vuole invece l'onorevole Larussa che si ambisca l'incarico di trattare un argomento da chi per solito ha torto? Del resto, se questo avvertimento l'onorevole Larussa me lo avesse dato prima che io facessi la relazione, forse lo avrei ascoltato, perchè davvero non è un lavoro dilettoso una relazione sul bilancio dei lavori pubblici, ma adesso *c'est la moutarde après dîner*, e mi spiace di non poter accettare il suo caritatevole avvertimento.

Così l'onorevole Vollaro credette che i lavori procedessero molto lentamente...

**VOLLARO.** Domando la parola per un fatto personale,

**DEPRETIS,** *relatore.* Ha detto forse l'onorevole Vollaro che andavano celeremente? Vedrà che darò una spiegazione la quale dimostrerà chiaramente che non c'è nulla di personale nelle mie parole. La questione fu sollevata anche l'anno scorso, e non è meraviglia se rinasce: è cosa che viene da sè; fa una certa impressione il vedere una somma stanziata dal Ministero per una determinata opera nel bilancio e poi vedere che la Commissione diminuisce questa somma. La prima impressione deve essere questa: dunque si diminuiscono i lavori. No, non si diminuiscono i lavori.

Bisogna prima di tutto avere un po' di memoria. Noi sappiamo che cosa è avvenuto nella costruzione di tutte le strade ferrate in Italia, con un sistema diverso da quello con cui si eseguiscono adesso i 630 chilometri di strade ferrate calabro-sicule. Abbiamo veduto per queste stesse ferrovie quel che avvenne dopo la legge del 1863. Quanti anni sono che si sono finite le opere contemplate dalla legge del 1863, per quella sola parte che fu compresa nella legge del 1868? Si sono impiegati otto anni per finire 640 chilometri, e credo che non sono ancora finiti.

**NICOTERA.** Si finiranno.

**DEPRETIS,** *relatore.* Si finiranno, dice l'onorevole Nicotera. Intanto non sono ancor collaudati.

**NICOTERA.** Il torto è del Ministero.

**DEPRETIS,** *relatore.* Il Ministero avrà torto, se, dopo la collaudazione che deve seguire, non farà il suo dovere, e lascierà una strada male costrutta; questo lo vedremo allora. Io credo che abbia in mano le cautele necessarie per far eseguire la legge; credo che non gli manchino intorno influenze e pressioni, ma spero terrà fermo. Se cederà, sarà colpa sua, ed incorrerà in una grave responsabilità.

Dunque per queste ferrovie abbiamo impiegato otto anni, senza contare la concessione del 1860. È inutile parlare delle altre strade: per la ligure è successo lo stesso; egual cosa per le ferrovie meridionali.

Pertanto il sistema, o signori, che chiamerò antico, non ci ha dato le strade in breve tempo. Vediamo ora l'applicazione del sistema nuovo.

Bisogna esser giusti: quando fu votata la legge per la costruzione dei 630 chilometri delle strade ferrate calabro-sicule per cui si stanziano le somme di cui si discute? Alla fine d'agosto del 1870. Nel 1870 sapete bene che non si poteva far null'altro che qualche spesa per la compilazione dei progetti; dunque abbiamo avuto un anno e alcuni mesi dinanzi a noi ed abbiamo speso dieci milioni, come ci disse l'onorevole ministro. Ma non è solo quello che si è pagato che bisogna esaminare: bisogna vedere se il Ministero si è adoperato con attività perchè la legge fosse eseguita.

Qual è la somma autorizzata dalla legge del 1870? È di 90 milioni, 10 milioni nel primo anno e 20 milioni in ciascheduno dei quattro anni successivi. E notate che la legge anche in questo caso non ha voluto dire che si spendessero 20 milioni all'anno in ciascun anno, perchè evidentemente si spende più, mano mano che la quantità delle opere appaltate è maggiore. La legge ha stanziato la somma di 90 milioni ed ha stabilito che, ove questa somma non fosse stata sufficiente, si sarebbe nell'ultimo triennio aggiunto quanto si sarebbe riconosciuto necessario, e già sapete che 90 milioni non bastano.

Vediamo a che punto è giunto l'onorevole ministro.

Dei 90 milioni che la legge del 1870 ha autorizzato, egli ha impegnato a quest'ora 80 milioni, quindi non ha più che un margine di 10 milioni.

Sapete la sola cosa che si deve dire all'onorevole ministro? Quel che nessuno ha detto ancora e che dirò io. Bisogna che egli pensi ad ottenere altri fondi perchè dieci milioni sono poca cosa, e, quando volesse impegnare in appalti più di questa somma, la Corte dei conti non registrerebbe il contratto.

In ultima analisi adunque, se è vero che nei primi due anni (si potrebbe dire in un anno, perchè il 1870 non si può contare) non abbiamo speso che cinque milioni, non credo che sia poca cosa lo spendere 28 milioni quest'anno e che non sarà poca cosa lo spenderne 37 nell'anno venturo: bensì pel 1874 i venti milioni evidentemente non basteranno, bisognerà oltrepassare i 37, poichè tutta la linea sarà stata appaltata ed avremo le maggiori somme da soddisfare.

Parmi adunque che l'amministrazione abbia fatto il suo dovere in guisa da meritare gli encomii che la Commissione le ha fatto.

Prego però l'onorevole ministro d'avvertire che, se vuole eseguita la legge, bisogna che provveda in tempo ad ottenere la somma necessaria per compiere l'opera, tanto più che i progetti relativi all'importantissima linea del Basento sono, credo, ultimati, ed i lavori pos-

sono quindi essere appaltati. Importa che i lavori della linea del Basento siano spinti con tutta l'attività possibile: da questa linea avrà vita tutta quella parte della rete che dalle foci del Basento si stende fino al faro.

Quando verrà in discussione il capitolo relativo, darò, se si crederà opportuno, altre spiegazioni per convincere gli onorevoli miei amici che nulla han da temere pel modo con cui l'amministrazione procede nell'esecuzione della legge. Debbo tuttavia aggiungere una osservazione.

L'onorevole ministro ha detto ieri una cosa di cui mi sono compiaciuto grandemente; egli disse che in fatto di strade ferrate il Ministero non ha altra intenzione che di eseguire la legge.

Si attenga sempre ed in ogni caso alla legge l'onorevole ministro, senza piegarsi per nessuna vicenda, per nessuna influenza; io credo che su questa via egli potrà meglio tutelare gli interessi del paese. (*Bravo! Bene!*)

Vengo al reclamo o, dirò meglio, all'intimazione fatta dall'onorevole Pisanelli, il quale con altri onorevoli deputati si è lamentato perchè alcune linee contemplate dalla legge del 1870 trovansi ancora allo stato di desiderio.

Sono le linee da Giulianova a Teramo, da Lucera a Manfredonia, da Zollino a Gallipoli, da Candela a Ponte Santa Venere, e finalmente vi è il tronco Brindisi-Taranto.

Veramente, o signori, io non ho assistito alla discussione della legge del 1870; ma, se i miei colleghi che l'hanno votata me lo permettono, io dirò francamente che, quando ho viste le disposizioni di quella legge che si riferivano a questi diversi tronchi, ho detto che quelle disposizioni indicavano una gran buona intenzione, ma niente di serio per la costruzione di questi tronchi.

Infatti, qual era per tre di queste linee il fondo destinato a sostenere la spesa? Quale era lo stanziamento su cui si doveva fare assegnamento? Era un credito, e litigioso. È già poco quando si fa assegnamento sopra un credito, perchè, se per avventura il debitore o non vuole o non può pagarvi, il disegno manca di base. Ma qui era anche un credito litigioso; cosicchè, per dirvi tutta l'impressione che mi ha fatta quella legge, è stata questa: trattavasi di una legge *omnibus*, e quelle linee erano messe in conto come quattro promesse e quattro speranze onde ottenere qualche voto di più.

Però, o signori, nella legge queste quattro linee sono contemplate e l'importanza di esse non si può disconoscere. E badate che le promesse fatte alle popolazioni in questa materia non si possono fare leggermente. Non può ammettersi che il Parlamento prometta alle popolazioni una linea, e poi nelle disposizioni della legge dica che la vuole eseguire se potrà esigere un credito. Le popolazioni guardano alla promessa della linea, a questo che è il loro desiderio, il loro sogno, da cui sperano benefizi anche al di là del possibile e non possono immaginare che per realizzare la promessa siasi fatto assegnamento sopra una chimera. Io credo adunque che il ministro deve pensare ad eseguire la promessa.

Veniamo, adesso, o signori, alla linea di Brindisi. Il ministro ha fatto ieri un ragionamento molto stringente e molto sottile. Io, quando l'ho sentito parlare, ho detto: l'onorevole ministro sarebbe anche un buonissimo avvocato, perchè ha difeso benissimo la sua risoluzione di far nulla.

Ma anche quella linea è contemplata nella legge. Si dice che non si è fatta la concessione, e che non c'è concessionario. Ma non vi è lo Stato che ne tiene luogo? La concessione non è che un modo per costrurre la linea, ma in sostanza la promessa resta. Adesso Brindisi diventa un punto importantissimo, a Taranto si dovrà fare un arsenale marittimo; dunque perchè volete lasciare in sospeso la costruzione di questa linea? Bisogna pensarci.

C'è poi la linea Candela-Ponte Santa Venere; questa io veramente non so proprio perchè non siasi fatta. Mancavano forse i fondi? Mi permetta l'onorevole ministro ch'io ricordi che la Commissione del bilancio ha molto insistito perchè il Ministero trovasse modo di eseguire questa linea. Trattasi di un caso veramente singolarissimo. Da Candela a Ponte Santa Venere è progettata una strada rotabile nazionale, la cui spesa è valutata a 200,000 lire. Nella legge per le ferrovie del 1870 si è detto: la strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere non sarà fatta; si farà invece la ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, dove trova poi le altre strade rotabili del Melfese e dei circondari vicini. E farete la ferrovia in questo modo: sarà assegnata per la costruzione di questa ferrovia la somma di lire 200,000, più lire 60,000 all'anno di sussidio; poi metterete in conto le somme che voteranno i comuni, e infine anche a questa strada è destinata una quota parte di quel capitale che si doveva incassare colle multe, capitale che è svaporato fra le dita dell'amministrazione.

Ma vediamo un po' se la strada si poteva fare coi fondi certi, posto che è mancato il fondo incerto su cui non si doveva fare un grande assegnamento.

La concessione, dice la legge, deve farsi alla società delle ferrovie meridionali, cui si concedevano i mezzi che ho indicato; ma questa società fece il suo conto; calcolò che quella linea dovesse costare 1,200,000 lire; la Commissione della Camera l'aveva valutata meno; dedusse le 200,000 lire che si sarebbero pagate, e restò la spesa di un milione. Per procurarsi questo milione, essa calcolò il capitale sopra la base di una annualità del 9 1/2 per cento, e quindi 95,000 lire di annua passività per procurarsi il capitale.

Ma, dall'epoca in cui la società delle Meridionali ha

fatto questi computi ad oggi, c'è una gran differenza, perchè, se allora per ottenere un milione occorreva un'annualità di 95 mila lire, adesso, colla rendita pubblica al 75, per ottenere 900 mila lire, basta l'annualità di lire 60,000. Dunque le difficoltà sono molto diminuite. Poi la società delle Meridionali fa altri calcoli; calcola che le spese di esercizio debbano essere di 5000 lire, e che il reddito arrivi a lire 1500 a chilometro. Ed anche qui, l'onorevole ministro me lo ammetterà, i computi sono esagerati.

Dunque io credo che, se il ministro ci si mette con un po' di buona volontà, è impossibile che la società delle strade ferrate meridionali non assuma, cogli oneri e coi corrispettivi che sono contemplati dalla legge, la costruzione di questa linea, togliendo così quei circondari da una posizione insopportabile, giacchè si è tolto il fondo per la strada rotabile, perchè questo fondo si è destinato alla strada ferrata, e non si fa la strada ferrata, perchè non si vuole conchiudere a condizioni eque, ed intanto, quando viene la stagione invernale, vi sono degl'interi circondari che si trovano in certo modo sequestrati dal resto d'Italia.

Evidentemente io credo che a questo il ministro può e deve provvedere. E mi spiace di dover fare un'altra dichiarazione, ed è che io credo che veramente sia stata mal consigliata la determinazione di vendere troppo presto il bosco di Monticchio. (*Segni di assenso a sinistra*)

**MORELLI S.** Fate giustizia all'onorevole Del Zio.

**DEPRETIS**, *relatore*. Era troppo evidente che, fatta questa strada, quello stabile dovesse molto aumentare di valore. Ed è tanto vero che il suo valore è aumentato, che gli stessi acquisitori vi vengono ad offrire la costruzione di una strada ferrata a loro spese.

Io non posso aggiungere altro su questo rapporto, e mi spiace di non venire forse ad una conclusione pratica, come la desidererebbe l'onorevole Pisanelli. Ma io non posso che secondare il suo desiderio ed unirmi a lui nell'insistere perchè il ministro trovi modo di provvedere.

Vengo alla linea di Campobasso, e non dirò che due parole. Il ministro dice: manca il tracciato, si studia il tracciato. Dio buono, ma io credo d'aver visto questo tracciato studiato dall'ingegnere Pesapane fino dal 1862; sono 10 anni. Perbacco! che in 10 anni non si possa studiare, non un tracciato, ma più tracciati e sapere qual è che bisogna prescegliere per attraversare questa benedetta provincia del Molise?...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** E non si sa.

**DEPRETIS**, *relatore*. Vuole che dica io il vero motivo qual è? (Sì! sì! *a sinistra*) Non è una questione di tracciato, è una questione di danaro. Trattasi di una linea costosa, bisogna tirar fuori un capitale fortissimo; quindi per lo addietro si deve capire la resistenza della società delle Meridionali a costrurre questa linea; la resistenza era fino a un certo punto scusabile per la condizione infelice del credito pubblico, per il deprezzamento in cui si trovavano tutti i valori industriali; io non approvo i ritardi, ma, ripeto, credo che fino a un certo punto quella riluttanza si potesse scusare. Ma adesso cosa si aspetta? Colla rendita al 75, con tutti i valori industriali che aumentano ogni giorno, le condizioni sono ben diverse e credo che ragionevolmente il Governo può pretendere dalla società delle Meridionali che la legge sia eseguita, perchè adesso un ritardo per me non sarebbe più giustificabile sotto alcun rapporto. (*Approvazione a sinistra*)

Vengo alla linea di Eboli.

**ASPRONI.** Poi verrà alla Sardegna.

**DEPRETIS**, *relatore*. Dirò una parola anche della Sardegna, e mi giova l'essere stato interrotto, altrimenti avrei potuto dimenticarlo. (*Si ride*)

Ieri l'onorevole ministro, se ho capito bene, ha detto che questa linea era di 200 chilometri, che sarebbe costata quanto la Ligure. Io dalle informazioni avute credo di poter rettificare i fatti.

L'ordine del giorno della Camera si sta eseguendo. C'è un ingegnere che ha assunto l'esecuzione del progetto per l'interesse dello Stato. Questo progetto si eseguisce nella direzione litoranea. C'è inoltre un progetto che si eseguisce per conto dei corpi morali interessati e che tiene la linea interna, dirò così, perchè va a riannodarsi alla linea del Crati. (No! no! *a sinistra*)

Ma queste sono le informazioni da me avute. Dalla valle del Crati passa nel piano di Sant'Eufemia...

**NICOTERA.** Se permette, rettificherò io.

**DEPRETIS**, *relatore*. Rettifichi pure.

**NICOTERA.** Un ingegnere ha compiuti gli studi da Eboli a Reggio lungo il litorale: un altro adesso ne fa degli altri per una linea interna. Ma sono privati, e non incaricati dal Governo.

**DEPRETIS**, *relatore*. Mi hanno detto che furono eseguiti dall'ingegnere Giordano.

**NICOTERA.** Sono gli studi già fatti per la linea lungo il litorale, ma Giordano non è l'ingegnere del Governo.

**DEPRETIS**, *relatore*. Allora non ho più a dire che questo: io avrei desiderato che questi studi si fossero eseguiti dal Governo. (Benissimo! *a sinistra*)

Prima di tutto così portava l'ordine del giorno della Camera, e non vi è modo di sottrarvisi finchè non sia revocato. Importa poi che gli studi si eseguiscano dal Governo per molte ragioni, per una principalissima, ed è che il Governo e la Camera devono sapere in modo ufficiale e incontrovertibile quale sia il tracciato da prescegliere, quale la lunghezza della linea, quale il costo; finchè questi elementi non siano accertati, non possiamo prendere un provvedimento riguardo a questa linea; possiamo manifestare dei desiderii, esprimere delle opinioni personali, ma un provvedimento legislativo non è possibile se non quando ci sia un pro-

getto fatto dal Governo; allora ma allora soltanto si potrà decidere.

Quindi io non esito ad incoraggiare il Governo, anzi ad invitarlo formalmente a far sì che questo progetto venga compilato e venga avanti alla Camera al più presto. Riservo naturalmente il giudizio intorno a ciò che dovrà essere fatto. Solamente non posso tralasciare di dire che questa linea è, non solo la continuazione della litoranea che comincia al confine francese, e si protende fino ad Eboli, ma è una parte di un'altra grande linea litoranea che deve andare, se mi permettete, fino a Palermo. (*Segni di assenso a sinistra*)

Da Reggio ad Eboli per la linea dell'Ionio e del Basento, noi dobbiamo percorrere un arco di più che 700 chilometri; da Eboli a Reggio, se facciamo una linea litoranea, noi avremo un accorciamento per lo meno di 250 chilometri. Vi par poco? E badate che sono gli interessi delle tre Calabrie e di tutta intera la Sicilia che si concentrano sopra questa linea. Quando poi siete al Faro, se volete andare a Palermo, che è il cuore della Sicilia, bisogna fare anche in Sicilia la linea litoranea. Questa sarebbe una linea che potrebbe soddisfare a tutti i bisogni, giacchè da Palermo e dalla Sicilia occidentale per giungere sul continente e raggiungere la linea Reggio-Eboli bisognerebbe percorrere un altro grande arco nell'interno dell'isola, arco il quale deve poi superare gravi pendenze toccando Caltanissetta e Castrogiovanni per discendere a Catania e compiere il giro a Messina. Evidentemente questo tracciato consigliato dalle prime e principali necessità a cui si deve provvedere, non è sicuramente il definitivo, delle comunicazioni ferroviarie del regno.

Io non posso dire di più a questo riguardo. Me ne dispiace per gli onorevoli colleghi che ne hanno manifestato il desiderio, ma allo stato delle cose non posso aggiunger altro...

*Una voce a sinistra.* Basta questo.

ASPRONI. E la Sardegna?

DEPRETIS, *relatore.* Per la Sardegna... (*Bisbiglio*) Se non lo dico io, lo dice lui (*Accennando il deputato Asproni — Ilarità*); non ho che due cose da dire, e non sono che raccomandazioni.

Io non faccio altro che ricordare all'onorevole ministro il concetto, dal quale fu ispirato il legislatore, quando presentò, superando infinite antipatie e non poche difficoltà, il progetto di legge che ha dotata la Sardegna di una rete di ferrovie. Il concetto primitivo era questo: che le linee si cominciassero naturalmente a Cagliari ed a Sassari, ma subito dopo a Terranova.

È stata fatta qualche osservazione su questo metodo d'esecuzione delle strade ferrate anche per le calabro-sicule; ma che volete? Io credo che non si possa far altro. Quando si cominciano i lavori, non si può lavorare in un sito solo, ma in parecchi, e bisogna aprire i tronchi dove, essendoci già un centro di popolazione e di affari, possano essere immediatamente utilizzati. Così si è dovuta cominciare la ferrovia a Messina, a Palermo, a Reggio, a Taranto, a Cagliari, a Sassari.

Un tronco intermedio di ferrovie sarebbe come una di quelle strade che si sono vedute un tempo in qualche parte d'Italia, che erano fatte, collaudate, anche, mi si è detto, date in manutenzione, ma non potevano aprirsi al carreggio perchè non era possibile accedervi. Lo stesso avverrebbe di una strada ferrata che si costruisse nelle parti centrali d'una linea; le strade si fanno per i trasporti e non si fanno perchè restino monumenti, abbandonati all'ammirazione, come i tempii di Pesto o di Segesta.

Dunque il concetto del legislatore era questo: si cominciassero i due tronchi delle due città principali, si desse mano agli scavi del porto di Terranova, e quando presumibilmente gli scavi fossero tanto avanzati da permettere un comodo approdo ai bastimenti nel porto di Terranova, dovesse immediatamente cominciare il tronco da Terranova all'interno dell'isola. Io prego anche l'onorevole ministro di notare che nella relazione che precede il disegno di legge è indicato il tracciato che ha servito per fare la concessione, la quale ebbe per base gli studi che esistevano a quell'epoca. E questo tracciato era quello della valle del Tirso che riesce utile alla più gran parte della Sardegna, il più sicuro anche sotto l'aspetto della difesa dell'isola stessa, insomma quello che soddisfa ad una maggior quantità di bisogni e di interessi. Su questa questione del tracciato, il Ministero non ha presa ancora una risoluzione; io lo pregherei nuovamente a far fare degli studi comparativi, poichè è una questione che non va pregiudicata.

Ed è una questione molto grave questa per la Sardegna, anche sotto un altro punto di vista. La parte montuosa è quella che ha concorso di più nei sacrifizi. Si sa che questi consistono nell'abbandono di una parte dei beni ademprivili.

Ora, se si conduce la strada sopra un tracciato che stia quasi affatto fuori del centro e corra lungo la spiaggia occidentale della Sardegna si vengono a ferire anche molti interessi, oltrechè non si è ispirati da quel concetto sul quale fu veramente fatta la legge e stabilita la convenzione.

Non mi resta che a dire una parola intorno alla Commissione sul completamento e sulla classificazione delle ferrovie del regno, giacchè l'onorevole Devincenzi mi ha quasi costretto, e qualcheduno nella Camera ha mostrato il desiderio di avere qualche schiarimento.

Mi giova di ricordare quello che dispone la legge intorno a questa Commissione, cioè intorno ai lavori che le sono affidati.

La legge delle ferrovie del 28 agosto 1870, all'articolo 23, dice:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare

la rete arteriale delle ferrovie del regno e stabilire i mezzi per fare fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori. »

Questa è una prima parte. La legge poi dice:

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari e stabilire le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato. »

Questa è una seconda parte. Dice infine:

« Vi saranno altresì regolate le forme ed i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

La Camera vede che la legge dovrà essere presentata nella Sessione prossima. Io spero che la Commissione, di cui ho l'onore di fare parte, si farà un dovere di compiere il suo lavoro a tempo, sicchè il disegno di legge possa essere presentato nel termine fissato dalla legge.

Intanto che cosa ha fatto la Commissione in un argomento d'una importanza capitale come è questo, in cui sono in giuoco infiniti interessi? La Commissione ha creduto necessario di aprire una specie d'inchiesta. Ha interrogato i comuni, le provincie, le Camere di commercio, i privati, perchè facessero conoscere tutto quello che si era ideato e progettato in fatto di ferrovie in tutte le parti dello Stato. Fu fatto invito perchè si mandassero i documenti, i dati, le deliberazioni dei corpi morali e quant'altro si riferisse a progetti di ferrovie.

La Commissione ha creduto che per giudicare dei bisogni e dei desiderii delle popolazioni, importasse di avere questi elementi, perchè da essi può misurarsi non solo l'entità delle opere, ma la loro necessità.

Quando, per esempio, voi vedete i comuni, le provincie, i consorzi progettare una strada e farne eseguire a loro spese gli studi non solo, ma impegnarsi a concorrere in una parte della spesa, voi avete un criterio per dire che c'è un bisogno reale, alla cui soddisfazione è possibile provvedere.

In seguito a questo invito, sono venute e domande, e progetti, e deliberazioni in numero grandissimo, e sarà, non lo nego, un lavoro abbastanza faticoso lo esaminare e il coordinare questi dati; ma una volta fatto questo lavoro, la Commissione, della quale fanno parte persone competenti assai più di me, che occupo il posto attuale di vice-presidente della Commissione per la sola ragione che l'onorevole Devincenzi, suo presidente, abbandonava quel posto per diventare ministro, la Commissione, dico, potrà mettersi all'opera e presentare a suo tempo alla Camera un lavoro che sarà degno della sua attenzione.

Io per me affretto col desiderio la presentazione di questa legge che potrà far tacere molte lagnanze e darà il modo anche di togliere di mezzo molti ostacoli per cui molte imprese facili e con piccoli sacrifizi del Governo adesso sono rese impossibili per ciò solo che manca una legge direttiva che dica in che modo si possano mandare a compimento.

Dopo ciò io non ho più nulla da aggiungere; debbo però finire con una osservazione all'onorevole ministro.

Senta, onorevole ministro: ieri ella ha detto, pigliando in mano questo codice nel quale è il suo programma, cioè questo conto quinquennale delle spese per le opere pubbliche, ha detto che su queste norme egli voleva rimanere, che avrebbe chiusi i cancelli, e vi sarebbe rimasto irremovibilmente.

Ebbene, io mi permetto di dirle il mio povero parere, ed è che il cancello lo si lasci socchiuso. (*Si ride*) Questa stessa discussione così animata e varia dimostra una cosa, ed è che il movimento economico, che il desiderio di un maggiore benessere materiale cresce nel paese, e in una proporzione di cui non ci facevamo idea tempo fa, e di cui adesso difficilmente possiamo prestabilire i limiti.

Questo bilancio quinquennale dei lavori pubblici finirà come tutti i piani a tempo fisso per l'assetto delle finanze; esso sarà più o meno scompigliato. Io aspetto la fine del 1873. Se si fanno le leggi per le ferrovie che pur sono promesse da quella del 1870, se si presenteranno gli studi che la Camera ha ordinati, se i dati raccolti coll'ultima circolare diretta dal ministro ai prefetti e alle deputazioni provinciali per conoscere i bisogni delle provincie, dati che ci debbono condurre, come parmi, ad una conclusione, si concretano con un progetto di legge, io non so veramente come potrebbe l'onorevole ministro rimanere nel campo chiuso del piano quinquennale del bilancio dei lavori pubblici.

Senta, onorevole ministro, lo lasci socchiuso il cancello perchè altrimenti le potrebbe accadere di vederlo spezzato (*Si ride*); ciò che io le consiglio è una via di sicurezza e di prudenza.

Il bilancio dei lavori pubblici non può chiudersi con dei cancelli, come non può prestabilirsi il limite a cui debba arrestarsi lo sviluppo economico del paese. (*Vivi segni d'approvazione*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Avezzana, ritira il suo ordine del giorno?

*Voci a sinistra.* Sì, sì, lo ritira!

**AVEZZANA.** Mi duole essermi trovato per caso un momento assente quando l'onorevole presidente lesse il mio ordine del giorno che avrei svolto con alcune parole; ma siccome i miei colleghi mi dicono che l'onorevole ministro assicurò di prender in considerazione l'importanza di quella strada, così io prendo atto delle parole del ministro e ritiro il mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Lo ritira onorevole Vollaro?

**VOLLARO** Ma io debbo spiegare perchè lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Dica semplicemente se lo mantiene o lo ritira, perchè io debbo metterlo in votazione.

*Voci a sinistra.* Lo ritiri, lo ritiri!

**VOLLARO.** Insomma io debbo pur dire qualche cosa.

Io non ho sentite le spiegazioni del signor ministro, ma mi pare che mi si è riferito che il signor ministro abbia detto che egli prendeva gli studi fatti particolarmente, per farli completare. Se fosse vero questo, cioè che prenderà per base gli studi suddetti per compierli, e purchè egli esegua questa sua promessa, perchè questa volta ne dà promessa solenne, di cui prendo atto, ritiro il mio ordine del giorno, ma si ricordi che al bilancio di prima previsione del venturo anno ci tornerò sopra e di nuovo finchè non vedrò fare.

**PRESIDENTE.** Dunque si procederà alla discussione dei capitoli. Avverto la Camera che, stando all'uso adottato, quei capitoli su cui non si chieda la parola, per risparmio di tempo, si intenderanno approvati colla semplice lettura.

Onorevole ministro, la prego quando ci sia discordanza di somma, di avvertirmi se non accetta, onde la discussione possa procedere con ordine.

**ASPRONI.** Mi riservo la parola sul *Genio civile.*

**PRESIDENTE.** Capitolo 1.

**DEPRETIS,** *relatore.* Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS,** *relatore.* Non parlo come relatore poichè in questa parte sono anzi dissenziente dalla Commissione. Non farò un discorso; non vorrei poi nemmeno arrestarmi sul capitolo 1, ma piuttosto al capitolo 4 *Personale del Genio.*

La obbiezione che voglio tuttavia fare a questo capitolo 1, si è che nella proposta ministeriale vi è assai più del bisogno: io però mi limiterei a diminuire l'organico proposto di una divisione; quindi proporrei che si diminuisse la spesa di 20,000 lire per l'anno e di 10,000 per il semestre. Ma non voglio *curare de minimis,* e quindi mi affido all'onorevole ministro; se egli troverà che può far senza di questa divisione, ed egli sa di che divisione io parli, quella che avrebbe l'incarico di esaminare gli affari che si riferiscono alle opere idrauliche di terza e quarta categoria, se egli può farne senza, credo che lo farà, quindi mi limito a questa semplice osservazione, e dirò qualche cosa invece al capitolo 4 intorno alla riorganizzazione del Genio civile.

**PRESIDENTE.** Titolo I. *Spese ordinarie. — Amministrazione centrale.* — Capitolo 1. *Ministero* (Personale), lire 557,005.

Capitolo 2. *Ministero* (Materiale), lire 51,930.

Capitolo 3. *Dispacci telegrafici governativi,* lire 32,968.

*Lavori pubblici. — Real corpo del Genio civile.* — Capitolo 4. *Personale,* lire 1,829,600.

La parola spetta al deputato Asproni.

**ASPRONI.** Permetta la Camera che io manifesti la soddisfazione interna che ho provato oggi quando l'onorevole Depretis ha confermato una verità che io per tanti anni ho ripetuta in seno del Parlamento, dicendo che il ritardo dell'esecuzione delle opere stradali dappertutto, e specialmente in Sardegna, proveniva dacchè gli ufficiali del Genio civile non avevano fatto il loro dovere, non avevano fatto gli studi ordinati.

Allora mi davano un nome diverso da quello che mi ha dato con un nuovo battesimo l'onorevole ministro delle finanze chiamandomi *piagnone,* allora mi chiamavano *esagerato!* Ed io era al disotto del vero, come lo sono attualmente quando parlo dei bisogni della Sardegna. Avete udito da tutti i lati della Camera indistintamente, a qualunque frazione politica appartengano, che c'è stato un lamento generale nel ritardo dell'esecuzione delle opere pubbliche. Ora, signori, sapete da che dipende questo ritardo? Sapete dove risiede la causa arcana alla quale alludeva l'onorevole Vollaro? Nell'ufficio del Genio civile. Me ne appello a coloro che hanno avuto parte in queste faccende. Dicano essi gli ostacoli che hanno dovuto incontrare per portare a compimento le opere pubbliche; dicano quanto hanno dovuto sudare per ottenere l'approvazione e l'esecuzione di queste opere. Vi furono dei casi in cui i disegni mandati al Ministero furono respinti per sette volte. In queste, come in tutte le cose umane, il bene che si vuol fare è sempre inceppato dal male. I comuni, dopo che hanno fatto fare da ingegneri privati un qualche progetto, debbono sottometterlo all'esame del Genio civile, il quale non accorda la sua approvazione se non ai progetti di coloro che crede degni della sua simpatia e meritevoli de' suoi favori.

Ammaestrato dalla esperienza io ho per tanti anni domandato la soppressione di quest'ufficio, e la domanderò sempre quando se ne presenterà l'occasione. La soppressione di questo corpo sarà sempre la mia *delenda Carthago.* Ripeterò questo grido, non ostante la mia poca speranza di riuscire; lo ripeterò, sebbene io abbia perduti alcuni alleati. Non veggo infatti al suo posto l'onorevole Valerio, uomo competentissimo che potrebbe svolgere questo argomento con assai maggiore autorità. Un altro alleato io aveva, e lo vedo con piacere nel banco fra i membri della Commissione; ma ora ha cambiato parere. Ad ogni modo è pur sempre uno di quelli che hanno maggiormente rivelate le piaghe del genio civile. Era mio alleato l'onorevole Cadolini, il quale non potendo riescire a far sopprimere questo corpo, come era suo desiderio, dimostrò l'assoluta necessità di riordinarlo.

Si era tante volte fatto sperare una legge pel riordimento di questo corpo, almeno restringendolo al puro necessario ed eliminando tutte le superfluità. Ma questa legge non si è vista mai.

Io non propongo la soppressione, perchè tanto è inutile di proporre una cosa che non può avere effetto: ma mi limito: primo, ad invitare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che al riaprirsi della Sessione pre-

senti almeno un progetto di legge sul riordinamento del Genio civile; in secondo luogo a proporre che sia diminuita la somma in più che richiede il ministro per questo corpo; e che sia ridotto lo stanziamento a quella cifra che ha proposta la Commissione, alla quale faccio le mie congratulazioni per avere notato questo eccesso ed indicata la convenienza che vi è di ridurlo.

**LANZARA.** Se l'onorevole Asproni avesse solamente combattuta la proposta del Ministero di aumentare il fondo dell'attuale bilancio pel corpo del Genio civile, io per risposta non avrei che a richiamare la sua attenzione sull'allegato n° 7 di questo stesso bilancio, dal quale risulta che per la manutenzione e riparazione alle strade nazionali pei residui a pagarsi nel 1872 e che si riferiscono al 1870 e retro si ha un totale niente meno che di lire 284,062 30.

Rileggendo questo allegato trovo che le maggiori somme che restano a pagarsi per l'esercizio 1870 sono appunto per la manutenzione delle strade nelle provincie meridionali. Infatti io rilevo che quella di Aquila ha un residuo di 114 mila lire, Campobasso 23 mila e via discorrendo.

Questo quadro è molto dimostrativo dell'insufficienza del numero degli ingegneri del corpo del Genio civile; infatti si ha che nel 1870 tutte le manutenzioni erano curate col sistema che dicevasi *a corpo*. Necessariamente per la compilazione dei conti finali delle stesse s'impiega un tempo immenso e si dura una grande fatica prima che possano esser trasmessi all'approvazione del Ministero. Quindi è che io trovo opportunissimo che il corpo del Genio civile sia aumentato per numero, in quanto che come è attualmente esso non può sopperire nè ai bisogni, nè ai doveri che si è in grado di pretendere. Di più vi è un'altra circostanza: quando dovette attuarsi la legge del 1869 per la rete stradale nelle provincie meridionali fu forza ingrossare le file di questo stesso corpo con una lunga tratta di aiutanti, di agenti subalterni e di altri distinti e designati con diversi nomi, ma a tutti fu dato il titolo di provvisorio.

Io lascio comprendere all'onorevole Asproni quanto sia difficile ottenere un ottimo risultato dalle amministrazioni quando queste non hanno il carattere della stabilità che è la forza della istituzione stessa. Nel Genio civile importa più che in tutte le altre corporazioni che vi sia la solidarietà dell'azione, senza di cui non si può venire a capo di un risultato pratico e soddisfacente.

**CARBONELLI.** Mandiamoli a spasso tutti.

**LANZARA.** Allora non si faranno più strade. Ma l'onorevole Asproni non ha lasciato di attaccare questo stesso corpo dalle fondamenta, ritenendolo inutile non solo, ma ha dimostrato ancora come i comuni che si avvalgono di ingegneri liberi e di architetti, prestando costoro maggiore attività di quelli del Genio civile, ottengono eseguiti i lavori più sollecitamente.

Io qui non mi farò dall'un capo a dire quante volte sia stato questo stesso corpo attaccato in altre Assemblee rimproverandolo di datare dal regno di Luigi XV di Francia; ed io mi ricordo di aver letto che nella seduta del 4 novembre 1790 di quell'Assemblea costituente molti deputati proposero di sopprimerlo, e di confidare la direzione delle opere pubbliche a persone tecniche che i direttori di dipartimento sarebbero stati liberi di scegliere. Quell'Assemblea considerò invece che sarebbe stato un regresso singolare il ritornare allo stato anteriore al tempo di Colbert; e dopo le splendide parole del Mirabeau, quella Assemblea, rigettando la proposta di soppressione, approvava la nuova legge che organizzava il corpo degli ingegneri sopra nuove basi. In prosieguo, questo stesso corpo...

**ASPRONI.** Domando la parola.

**LANZARA...** fatto segno a nuovi attacchi nel Corpo legislativo, il Lambrecht nella seduta del 18 maggio 1866 in occasione della legge sui Consigli generali strenuamente lo difendeva, dimostrando la necessità e la convenienza della sua esistenza. Dirò di più: quando ultimamente in Francia il ministro dei lavori pubblici nominava una Commissione per preparare un progetto di organizzazione del corpo di ponti e strade, il Béhic che n'era membro gli dirigeva un rapporto, di cui mi compiaccio leggere alla Camera il seguente brano:

« Si crede troppo che la formazione dei corpi speciali nel seno della pubblica amministrazione abbia per oggetto principale di procurare agli individui che ne fanno parte dei vantaggi più certi e delle garanzie più estese. Questo modo di organizzazione del personale dei servizi pubblici non ha al contrario che il solo fine di ottenere la migliore gestione possibile degl'interessi generali, confidandone la cura di reggerli agli agenti preparati da lungo tempo; questi agenti al servizio dello Stato, una volta ammessi dopo serie prove con modesti vantaggi, ma la cui scarsezza trova il suo compenso nella sicurezza dell'avvenire e nella considerazione che un corpo che gode la pubblica stima dà a ciascuno dei suoi componenti, ritraendo infine dal sentimento della solidarietà, il rispetto delle tradizioni, sorgente di progresso, di emulazione e di moralità. »

E l'Emmery, in una notizia sul corpo degl'ingegneri dei ponti e strade, scriveva:

« L'esperienza insegna che non è che pel prestigio attaccato ad un corpo giustamente considerato, che uomini altolocati pel loro sapere, per la loro esperienza, possono consentire ad una franca e completa abnegazione dei loro interessi materiali. »

Come vedrà la Camera, dopo la lettura di queste considerazioni, io non avrei altro ad aggiungere, risultando la necessità della conservazione del corpo degli ingegneri, al quale, sebbene lo Stato non possa offrire un compenso corrispondente alle fatiche per l'adempimento di doveri, avvi però in esso l'alterezza d'animo, l'ambizione ideale e la solidarietà nelle azioni,

necessarie perchè gli uomini possano compiere grandi cose.

Dirò ancora che la conservazione del corpo del Genio civile ha ragioni più elevate di quelle testè dette. Imperocchè la questione dei lavori pubblici è inerente allo Stato. I lavori pubblici si presentano con auspicii potenti, essi oggi sono destinati ad accrescere la prosperità generale, dovendo contribuire alla libertà positiva de' cittadini ed alla grandezza della nazione, dimostrandosi come agenti di libertà reale e generale, come elementi di forza nazionale, i lavori pubblici hanno certamente una grande importanza; la loro esecuzione è uno de' principali oggetti dell'attività pubblica, una delle prime cure del Governo, ch'è l'espressione dell'unità nazionale.

L'interesse generale, l'interesse de' cittadini prescrive che la società diriga, esegua e possegga le vie di comunicazione.

È evidente essere il Governo atto al compimento degli affari dello Stato e questi naturalmente entrano nelle sue attribuzioni: ora i lavori pubblici non sono nè più nè meno che affari dello Stato.

Se dunque i lavori pubblici sono affari dello Stato, necessariamente deve esso avere agenti propri, i quali per poter esser utili allo Stato stesso, bisogna che sieno uniformemente educati, fa d'uopo che negli studi, e nella loro applicazione non vi sia diversità; altrimenti la cura del Governo non può essere nè certa nè immediata. Questa uniformità, questa disciplina negl'ingegneri non si ottiene, se non nella esistenza della corporazione, la quale così è utile e necessaria. Ma se il corpo del Genio civile è da conservarsi, è forza di accrescerlo e di far sì che una legge ne sancisca l'organico.

Il corpo del Genio civile, signori, ha innalzato alla sua gloria molti monumenti; è dovere del Governo nel conservarli di mantenerne la istituzione e di accrescerla di nuove intelligenze. (*Bravo! Benissimo!*)

**ASPRONI.** Risponderò all'onorevole Lanzara che disgraziatamente noi abbiamo troppo copiata la Francia in una cosa cattiva, che è l'accentramento. L'accentramento del Genio è opera della rivoluzione, come lo fu l'accentramento amministrativo, che ora forma il flagello maggiore della Francia e che dalla Francia fu importato fra noi.

Noi sapremo a poco a poco sciogliere questi legami che abbiamo ereditati dal Piemonte, che sotto il dispotismo imitava l'Austria, e, inaugurata la monarchia costituzionale, seguiva gli esempi della Francia.

Venuta la rivoluzione in Francia, essa aveva da combattere la Vandea e tutti i nemici propri; dovette quindi, per suprema necessità di pubblica salute, riunire tutte le forze ed armare il Governo di tutta la potenza per debellare questi suoi nemici. Ma fu, lo ripeto, la necessità suprema che la obbligò a questo ordinamento, perfezionato, per gli ambiziosi suoi fini, da Napoleone I. Ora non c'è più il bisogno di sostenere quest'istituzione del corpo del Genio civile, che oramai ha fatto il suo tempo; tutto questo accentramento è un gravissimo danno.

Veniamo al fatto pratico. Vediamo che cosa fa, quali effetti produce questo corpo del Genio civile. Avete già udito che cosa vi ha detto in proposito l'onorevole Nicotera. Andate a vedere le collaudazioni degli ingegneri, andate a vedere le operazioni dei commissariati, andate a vedere come si eseguiscono le opere pubbliche. Tutto è deferenza, tutto è monopolio. E dirò che, una volta che voi li mettete in quella condizione, non possono fare altrimenti, perchè le società, gli impresari potenti trovano sempre le coperte vie onde liberarsi di quegli ingegneri che fossero troppo onesti e rigorosi nel compiere il loro dovere. E gli esempi li avete.

E voi, signori ministri, anche volendovene difendere, non lo potete; voi siete strumenti nelle mani di coloro che conducono le fila segrete e vi fanno camminare dove voi non vorreste andare, e non andreste mai.

Alle osservazioni severe e giudiziose dell'onorevole mio amico Nicotera il signor ministro rispondeva che quelle strade non sono ancora al Governo consegnate, e neppure collaudate. Egli non dubiti che lo saranno, e che si farà come e sempre dappertutto si è fatto. E l'esempio l'abbiamo avuto e lo avremo noi in Sardegna.

L'onorevole Depretis sa la deposizione che io feci quando fui interrogato dalla Commissione d'inchiesta sulla Sardegna: in una linea di 59 chilometri entro l'anno dopo che era stata collaudata, caddero sette ponti, e gli altri si son dovuti rifare. Quella linea era stata collaudata con pranzi ed applausi dagl'ingegneri del Governo. (*Ilarità*)

**VOLLARO.** Quelli non mancan mai. (*Si ride*)

**ASPRONI.** Questo è l'effetto del vostro sistema. Ed è naturale, perchè quando voi costituite un corpo privilegiato, un corpo favorito, un corpo che riassume in sè tutte le forze per la costruzione delle opere pubbliche, esso combatte tutti gli elementi che si scartano da lui. Quindi voi non vi potete valere dell'opera libera degli ingegneri indipendenti, i quali vi servirebbero con maggiore coscienza, con maggiore riguardo, con maggiore esattezza, e con maggior frutto della nazione.

Io dunque persisto a combattere questo sistema, sperando che arrivino tali momenti in cui noi possiamo portare la scure alla radice del male, ed estirparlo.

Persisto quindi nell'oppormi all'aumento proposto, non potendo chiedere tutto quello che io voglio e desidero da lungo tempo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Asproni ha parlato, mi pare, sul titolo intero, ma ora si tratta solo del capitolo che porta lo stanziamento.

**ASPRONI.** Ed io lo riduco a 1,500,000 lire, come era prima.

**PRESIDENTE.** Mi mandi la sua proposta.

**ASPRONI.** È presto fatta.

**PRESIDENTE.** Bisogna che me la mandi scritta.

L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS.** Io ho già detto che non parlo qui come relatore, ma come semplice deputato. È una questione molto grave, e appunto perchè dissento dalla maggioranza dei miei colleghi della Commissione, se rimanessi in silenzio, crederei di mancare al debito mio.

Io comincio coll'osservare che non si tratta di mettere in questione l'esistenza o meno del corpo del Genio civile. Io non posso cambiare la legislazione di un colpo. Io intendo che il corpo del Genio civile esista, intendo che debba godere di tutta la considerazione che merita, voglio anzi che gli sia fatta una posizione degna. Dunque su questo non ci deve essere dubbio. Ma la questione cade sull'aumento proposto dal Ministero.

Il Ministero propone un aumento su questo capitolo di lire 258,000. È un aumento nella parte ordinaria del bilancio. Per me gli aumenti nella parte ordinaria del bilancio vogliono essere severamente esaminati, e non ammessi, se non sono pienissimamente giustificati. Per me che si aumenti di 200 o 300,000 lire la parte ordinaria del bilancio, allargando la pianta normale dei diversi uffizi, oppure che si proceda ad un'alienazione di rendita del consolidato per una somma corrispondente, la cosa è identica.

Per sostenere quest'aumento l'onorevole ministro dichiara che, senza di esso, non assume la responsabilità del buon andamento dell'amministrazione. La cosa sta a un dipresso in questi termini. Una questione posta in tal modo è quasi risolta, perchè la Camera non vorrà assumere la responsabilità di respingere una simile proposta del Ministero.

Tuttavia è necessario che si conosca quale è la gravità che ha il provvedimento che il Ministero reclama.

Prima di tutto io dico che una questione d'organico, una questione come questa viene inopportuna nel bilancio rettificativo. Il Governo deve pensarci bene su queste proposte e deve metterle davanti alla Camera quando essa ha un tempo sufficiente per esaminarle a fondo e per risolverle. Il ministro non l'ha potuto fare perchè il bilancio di prima previsione non è stato presentato da lui, che riconobbe la necessità del provvedimento e l'urgenza nel tempo stesso. Ma su questo per un momento passiamo. Se non che questo provvedimento viene a pregiudicare alcune gravi questioni di massima.

Tutta quanta la questione che si riferisce all'ordinamento ed alla competenza dell'amministrazione delle opere pubbliche viene pregiudicata se si adotta la proposta ministeriale. Diffatti noi, dopo la legge del 1865, abbiamo il Genio civile provinciale, poichè ogni provincia ha un ufficio che attende alle opere pubbliche della provincia e principalmente alle strade, ed, oltre a questo ufficio provinciale c'è un ufficio governativo. In molti casi questo ufficio sarà utile ed anche necessario, ma in molti altri casi credo che sia perfettamente inutile.

Voi trovate, esaminando, in che modo si ripartisce il personale del Genio civile nelle diverse provincie, (non ho sott'occhio l'ultimo riparto), trovate, dico, che in qualche provincia gli stipendi del personale del Genio civile equivalgono al 4 per cento dell'ammontare delle spese ordinarie stradali ed idrauliche, ed evidentemente è piccola cosa. In altre provincie gli stipendi assegnati al personale del Genio civile governativo equivalgono al 30 per cento delle opere di manutenzione stradale che devono amministrare. Evidentemente c'è difetto in un caso, eccesso nell'altro. Questo io l'ho desunto da alcuni dati che mi furono forniti e che riguardano il bilancio del 1870, in cui c'è distinto tutto il personale, ufficio per ufficio, e sono in grado di indicare quali sono gli uffici in cui questi casi si sono verificati.

Perciò è naturale il dubbio che non è già il numero complessivo che manchi, è la distribuzione di questo numero che è difettosa. Provatemi dunque in che modo distribuite, per le opere pubbliche nelle diverse provincie, questo personale, provatemi la insufficienza del numero, ed allora io aderirò. E questa prova mi pare che debba spettare al ministro per l'assioma legale che si può applicare, parmi, anche a questo caso, *qui asserit, probare debet.*

A me pare manifesto, o signori, che in alcune provincie, dove non vi sono opere idrauliche nè porti, dove non c'è che una rete stradale più o meno limitata, esso non è necessario; perchè mantenere là due uffizi? Come a Bergamo, per esempio.

Ci sono poi altre questioni pregiudicate. Fra le altre, questa. Sono molti anni che si disputa sulla convenienza di mantenere nella dipendenza del Ministero dei lavori pubblici il personale e le opere per i lavori idraulici marittimi. La Commissione del bilancio, quella dei Quindici, di cui faceva parte e colla quale consentiva l'onorevole ministro, fu d'avviso che questo servizio stesse meglio affidato a chi ha un maggior interesse alla buona conservazione di queste opere, cioè al Ministero della marina, il quale non ne ha la direzione che per le opere dei porti militari, ed ancora, col mezzo di un personale che non dipende da lui.

Se c'è un dicastero che possa avere interesse per queste opere, è appunto quello della marina; ebbene esso non ci ha ingerenza nè per le opere militari nè per quelle commerciali. Ecco un'altra questione che verrebbe pregiudicata.

Così dicasi dei fari, dei semafori...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ci sono gl'ingegneri?

**DEPRETIS.** Se ci sono delle riparazioni da eseguire,

queste certo saranno fatte sotto la direzione degl'ingegneri. I progetti per i fari chi li fa? Gl'ingegneri.

Se non si vogliono pregiudicare queste questioni, che, a mio avviso, sono abbastanza gravi, bisogna andare a rilento nell'accrescere il personale del Genio civile come è adesso costituito.

Ma poi vi è una questione ai miei occhi ancora più grossa. Il personale del Genio civile così com'è costituito, presenta un grave difetto: numeroso, come sarà fatto in seguito all'aumento proposto dal ministro, sarà anche meno pagato di quello che lo sia adesso.

Diffatti il ministro propone di aumentare 101 ingegneri in confronto dell'organico 22 gennaio 1870 che dava una media negli stipendi di 3222 lire. Qual è la media secondo il nuovo organico del ministro? Poco più di 3100 lire.

Ora, se noi consideriamo i bisogni dell'età nostra, se pensiamo alla responsabilità che pesa sopra questo corpo, se noi pensiamo a quello che si guadagna in qualunque professione in questo grande sviluppo industriale ed economico che si manifesta dappertutto, dobbiamo conchiudere che la posizione del personale del Genio civile quanto, a stipendio, non è degna, è assolutamente insufficiente.

Il sistema degli impiegati numerosi e mal retribuiti è un cattivo sistema nel quale non bisogna persistere. La questione è lì: io dico che questi stipendi, che per gli ingegneri toccano appena la media di 3100 lire, consacrano uno stato di cose che assolutamente non merita l'approvazione della Camera.

Io credo che bisogna invece pensare al riordinamento del Genio civile in modo da poter risolvere la questione tutta intera: e quando l'onorevole ministro si determini a questo, io, per parte mia, non farò una questione di spesa, e sono disposto ad ammettere, come dissi altre volte, che la importanza del corpo debba bastare tanto pei bisogni ordinari, quanto pei bisogni straordinari; in tal caso, lo ripeto, io non farò questione di spesa; ma, finchè non mi è dimostrato che si fa a questo corpo una posizione economicamente migliore, e che l'aumento corrisponda al bisogno, nè più nè meno, io non posso assolutamente accettarlo, ed è per questo che la minoranza della Commissione del bilancio non ha potuto accettare la proposta del ministro.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** La Camera mi permetta di non entrare nella questione di principii che si vorrebbe sollevare per questo capitolo.

È inutile il dire che io non concorro nell'opinione dell'onorevole Asproni, nè di tutti coloro che credono che del Genio civile ce ne possiamo passare. Questa è una questione gravissima, la quale si rannoda a tutto il sistema di amministrazione delle opere pubbliche in Italia.

Noi non possiamo toccare una parte della nostra legge organica senza manometterne tutto l'ordinamento ed il concetto. Quindi è che io non entro neppure a discutere per verun modo intorno alla necessità dell'esistenza del corpo del Genio civile.

Non pare però che l'onorevole Depretis, sebbene egli pur dica di non voler entrare in questa questione, la lasci intatta, perchè, mentre ora non si tratta che di discutere sulla necessità d'aumentare il ruolo del corpo del Genio civile, egli vorrebbe sollevare questioni molto più ampie, cioè a dire se certi servizi debbano appartenere piuttosto ad un'amministrazione che ad un'altra.

Io credo che la Camera non vorrà neanche che io oggi lo segua in tale campo.

Io conservo le mie opinioni intatte, e potrò comunicarle alla Camera quando saremo a discutere, giunto il momento, sia intorno alla riorganizzazione del Genio civile, sia intorno alla riorganizzazione di altre amministrazioni.

Dirò solamente all'onorevole Asproni, come dico all'onorevole Depretis, che già altre volte ho fatto promessa alla Camera che nel venturo anno presenterò un progetto di legge per la riorganizzazione del Genio civile; e la Camera ben sa come io entri nel concetto dell'onorevole Depretis, cioè a dire che il corpo sia meglio composto rispetto al numero, e gli ingegneri vedano migliorate le loro condizioni. Io ho proposto nel bilancio quinquennale la somma di un milione di più all'anno, appunto con questo scopo.

Ma mi occorre, prima di dir altro, di far osservare un equivoco, in cui cadde l'onorevole Depretis. Egli, parlando dell'aumento di spesa per gli stipendi degli ingegneri, fa una media, e visto che l'accrescimento di numero avviene specialmente nelle classi inferiori, conclude che gli impiegati saranno trattati anche peggio di quello che sono trattati attualmente. È indubbiamente vero che si accresce il numero degli ingegneri delle classi inferiori; ma io ricordo all'onorevole Depretis che qui io vengo a proporre una questione di ruolo e di pianta, non già una questione generale di riordinamento del Genio civile. Sa bene l'onorevole Depretis che, in fatto di opere pubbliche, se vi vogliono pochi ed ottimi ingegneri, i quali immaginino, studino e progettino: quanto all'esecuzione, occorre pure una quantità infinita di cooperatori più modesti.

Si rammenti l'onorevole Depretis che quelli che fra noi sono chiamati aiutanti e misuratori, e che in Francia si chiamano *conducteurs*, sono colà 2270, mentre noi non ne abbiamo che pochissimi. Voglia anche ricordare l'onorevole Depretis che noi, con l'istituzione degli allievi, non facciamo altro che una scuola pratica, da cui, se sapremo trarre vantaggio, potremo in appresso rinvigorire il corpo del Genio civile. E da questo mio proposito di rinvigorire il corpo con elementi giovani ne venne appunto la convenienza di aumentare il nu-

mero degli ingegneri delle ultime classi, perchè io non intendo, nè lo potrei fare ostandovi la legge, di portare nei gradi superiori del corpo persone che non vi appartengano.

Ma io non intendo di occupare ora di questo argomento la Camera. Su tale proposito intendo solo di porre alla Camera la questione netta e chiara.

Si sappia adunque che i fondi che per lo passato si sono stanziati per lavori pubblici, cioè a dire per opere idrauliche, per porti e per strade ordinarie, senza discorrere delle costruzioni delle strade ferrate, ammontavano annualmente all'incirca a ventotto milioni; e la Camera ben sa, perchè spessissimo si è mosso lamento, che gran parte di questa somma non è stata spesa in tempo, che di questi ventotto milioni all'anno ne abbiamo trasportato, come residui passivi, parecchi da un bilancio all'altro, e che solamente per lavori idraulici, porti e strade ordinarie, nel passato decennio andarono in economia lire 66,309,000.

Nel quinquennio 1872-1877 intendiamo invece di proporvi la spesa annuale di quarantun milioni e mezzo per siffatti lavori; e siccome deve essere vostra volontà, o signori, che le somme assegnate siano spese, così noi vi domandiamo ora un aumento di personale, che per certo non sta in proporzione alla cresciuta mole delle opere affidate agli ingegneri del Governo. Ma io ho fiducia nella abnegazione dei nostri ingegneri, e spero che questa prova di benevolenza, che sarà per dare il Parlamento al corpo del Genio civile, ne rialzerà gli spiriti e lo farà sempre più degno di quei riguardi, che per la definitiva riorganizzazione di esso ha preconizzato l'onorevole relatore.

Se noi non ampliamo l'amministrazione centrale, come io ho proposto di accrescere, e se non aumentiamo il ruolo del Genio civile, neppure in avvenire si potranno spendere le somme assegnate.

Intende la Camera che le somme stanziate nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici siano spese? Allora bisogna accrescere, come ho proposto, il personale dell'amministrazione centrale e del Genio civile.

Vuole invece la Camera che queste somme non siano spese? Allora deduciamole dal bilancio, ma non si pretenda che un amministratore prenda la responsabilità di eseguire le leggi quando non abbia modo di farlo.

Dica pure quel che vuole l'onorevole Asproni, ma sa che cosa significa questo? Significa che, quando si ha bisogno e si deve uscire dal Genio civile, come accade spesso, noi non troviamo ingegneri da poter in certi casi, come avvenne in questi ultimi giorni, provvedere ai bisogni.

Io sono sicuro che la Camera non vorrà essere difficile ad accordare altre somme per l'accrescimento del Genio civile. Costanti minaccie di disastri abbiamo in Italia, specialmente pei fiumi; bisogna quindi che le opere idrauliche sieno ben mantenute; ma per mantenerle bene, mancano gl'ingegneri. Voi pretendete che molto si faccia in fatto di porti e di strade ferrate. Ebbene, se non mi date il personale necessario, le somme stanziate per tali lavori non si potranno spendere, e andranno in economia.

Sono lieto che la Commissione generale del bilancio abbia incoraggiato il ministro ad entrare nella via che conduce all'esecuzione delle opere pubbliche, approvando le proposte che ho fatto per accrescere il personale dell'amministrazione centrale e quello del Genio civile. Spero che a queste proposte la Camera vorrà pure accordare il suo suffragio.

**BERTANI.** Mi associo all'onorevole Depretis nel chiedere che il corpo del Genio civile, che tutti gl'impiegati dai quali richiediamo tempo, ingegno e perseveranza nell'operare, sieno convenientemente considerati e sufficientemente rimunerati. Voi non potete chiedere ad un uomo tutto il suo tempo, tutto il suo ingegno, se non quando provvedete anche a tutti i suoi bisogni corrispondenti alla sua condizione sociale, alla sua istruzione e capacità. Trascurando legittimi interessi, si viene a creare un indifferentismo, del quale dobbiamo poi deplorare i danni nella pubblica amministrazione.

Non so se si debbano attribuire a simile causa o ad altra meno scusabile gran parte dei disastri avvenuti in questi giorni per la rotta del Po; so nullameno che l'onorevole ministro si trovò presente a scene di vivissimi e giusti risentimenti da parte di quei danneggiati, risentimenti che egli stesso non potè condannare innanzi allo spettacolo luttuoso dell'inondazione dell'agro ferrarese.

Io non accetto per indiscutibili tutte le pubbliche censure fatte agli ingegneri cui spettava l'obbligo di prevenire e sollecitamente riparare a quei casi, senza esame; ma le pubbliche censure si aggravano grandemente sugli ingegneri provinciali e sugli ingegneri di quel Genio civile. La nostra fama di scienza ed abilità idraulica va ogni giorno scemando per le continue, improvvise e furibonde devastazioni che fanno i nostri maggiori fiumi, non solo dei terreni circostanti, ma di vastissimi territori coltivati.

Si è detto dai giornali ferraresi che molte opere protettrici erano prevedibili; si sono indicate molte riparazioni da farsi; si denunziarono alcuni gravi errori nelle costruzioni; si sono verificate delle frodi nell'esecuzione delle opere stesse, e con dolore si è veduto in questa stessa circostanza dare gli appalti a quelle stesse persone che avevano altra volta tradita la fiducia del pubblico e del Governo.

L'onorevole ministro, mi è caro il dirlo, ha fatto quanto stava in lui, egli ha saputo perfino superare la resistenza o l'indifferenza di alcuni fra i suoi stessi impiegati locali per mandare il corpo dei pontonieri a prestare il loro soccorso. E quando li videro all'opera, quelle stesse persone che deploravano la lentezza e la noncuranza degli incaricati locali, furono lar-

ghissime di lode a quel corpo, mostrando così quale discernimento mettessero nelle censure e nelle lodi. Egli ha pensato altresì di conoscere quali e quante e per colpa di chi quelle censure movessero decretando un'inchiesta tecnica, e l'ha affidata invero ad un uomo rispettabilissimo, ma mi perdoni l'onorevole ministro, io non posso aspettarmi un gran che da questa inchiesta, perchè sarà sempre una cosa fatta coi riguardi dovuti alla famiglia degli ingegneri.

Io domanderei fin d'oggi una inchiesta parlamentare sulle cagioni di quel desolante e straordinario avvenimento, ma altre cose per ora sono a farsi più urgenti; e la grave quistione non è forse peranco abbastanza chiarita perchè io domandi una immediata risposta all'onorevole ministro intorno quello che io chiamerò fin d'ora moderatamente un sospetto, come l'ho io annunziato, come la pubblica coscienza ha sentito, e la pubblica opinione ha vivamente espresso, e lo pregherei invece a volermi informare di ciò quando si tratterà nella seduta di domani intorno la legge speciale per provvedere a tanta situazione eccezionale.

Mi permetta però di dire anche a lui in questa circostanza, poichè sono abbastanza edotto circa il vario suo personale d'ufficio, che sarebbe assai provvido pel pubblico bene se prendesse l'esempio del suo collega il ministro della guerra applicando nell'ampia sua amministrazione quell'articolo *terzo*, che ha già fatto tanto bene nella milizia, e che ne farà ancora di maggiore quando sarà esteso ai gradi superiori: benefico articolo, che produrrà ottimi effetti, non soltanto nei due dicasteri accennati, ma altresì in quello della pubblica istruzione e di altri ancora.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Quando si tratta di sospetti, bisogna rispondere immediatamente.

L'onorevole Bertani dice che i pontieri sono stati chiamati da me a dispetto del Genio civile. Debbo dichiarare che l'ispettore Cavalletto e tutti quegli egregi ingegneri i quali stanno ora prestando la loro opera così utile sul Po, sono stati essi stessi i quali mi hanno proposto di chiamare a loro sussidio non solamente i pontieri, ma anche tutti i mezzi materiali, di cui potessero disporre il Ministero della guerra e quello della marina. Debbo dichiarare del pari, che quando io ho mandato a Ferrara con poteri amplissimi l'ispettore Cavalletto, uomo che tutti conosciamo e stimiamo, e quando io gli ho aggiunto quegli egregi uomini che sono il Meduna ed il Lanciani, i quali indubbiamente appartengono ai migliori idraulici d'Italia, uomini dottissimi, uomini sul cui carattere non è permesso di elevare alcun sospetto (*Bravo!*), non mi aspettava che si venisse nella Camera a gettare il sospetto sopra questa egregia Commissione d'inchiesta, la quale si trova in mezzo a popolazioni esacerbate, giustamente esacerbate; e che ciò non ostante, con un coraggio, con una energia, con una abnegazione degna d'ogni elogio, sta facendo il proprio dovere. Io non so come possa gettarsi il sospetto sopra questa Commissione, dicendo che i panni sudici si lavano in famiglia...

**BERTANI.** Chi ha detto questo?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** e che per di lei mezzo non saprà mai il vero.

**BERTANI.** Alla rettorica del signor ministro...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non c'è rettorica.

**PRESIDENTE.** Parla per un fatto personale, onorevole Bertani?

**BERTANI.** Per un fatto personale.

Alla rettorica pomposa del signor ministro dei lavori pubblici, che mi pareva di aver trattato molto cortesemente, risponderò che nulla dissi che possa essere di gravame alla Commissione che egli ha creato, ma che sempre allusi e chiaramente agl'ingegneri locali.

Io non so se il signor Lanciani sia il primo idraulico d'Italia, so che la nostra fama d'idraulici è scemata molto in Europa, e basta stare mediocremente al giorno di queste notizie per esserne informato. So altresì che una vera fama di capacità idraulica l'ha l'ingegnere Lombardini, fama solida, provata, incontrastata da chi studia e può davvero consentirgli il titolo di primo ingegnere idraulico in Italia, e so che quest'uomo da anni e anni lamenta la inesecuzione di opere idrauliche che potrebbero frenare almeno le inondazioni del Ticino e del Po: questo lo so.

*Una voce.* Domando la parola.

**BERTANI.** E so ancora che se la Commissione scelta dal signor ministro farà, come ne sono certo, il suo dovere rigorosamente, molti lumi e provvedimenti recherà nella parte tecnica della quistione, ma non potrà certamente fornire tutti quei dati che solamente una inchiesta parlamentare avrebbe fornito. Epperò mi sono riservato di fare questa proposta quando abbia meglio chiarite le cose.

Quanto poi al costume ministeriale di spargere sempre lodi da una parte per proteggere gli impiegati governativi e non volere ammettere l'attendibilità di censure unanimi, molteplici e diffuse dall'altra, non mi pare commendevole pel rispetto dovuto alla pubblica opinione. Io non voglio qui fare dei nomi; essi d'altronde sono abbastanza noti al pubblico, perchè è da quasi un mese che il giornalismo li designa e da tempo si additano le opere mancate, e si additò anche la resistenza, e se è troppo forte questa parola, dirò la indifferenza degli ingegneri locali a chiamare sollecitamente i pontonieri.

Quella è vero è voce pubblica, ripetuta dai giornali. Ma le voci dei giornali sono in tutti i casi rispettabili sempre almeno quanto altre improvvise e protettrici, e sono tanto più e specialmente rispettabili quando non sono contraddette da quelli stessi che sono accusati.

Dunque a petto di queste lodi che il ministro vuol dare, metta anche le accuse della pubblica opinione; e non si faccia sempre qui opera di salvare il Governo

lasciando che la pubblica opinione esaltata giustamente pei danni che ne risentano centinaia di famiglie e migliaia di ettari di terreno, rimanga così nel vago, mentre attende riparazione e giustizia, e quasi quasi colla irrisione di non sentirsi dal Governo considerata (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava sopra la questione dello stanziamento del capitolo.

**LACAVA.** Essendo io della maggioranza della Commissione, mi duole non trovarmi d'accordo coll'onorevole mio amico Depretis in questo capitolo, epperciò ho domandato la parola per sostenere l'aumento richiesto dal ministro pel corpo del Genio civile.

Anzitutto, come è noto, la legge non vieta che durante la discussione dei bilanci di definitiva previsione si ammettano anche le spese che sono maggiori, purchè queste siano utili ed urgenti. E siccome questa spesa è utile ed urgente, così io intendo di votare per l'aumento di essa.

Mi permetto però di manifestare alla Camera le ragioni per cui io credo che questa spesa sia utile ed urgente.

Noi tutti indistintamente desideriamo l'esecuzione delle leggi che abbiamo votate sui lavori pubblici; ed è ben naturale che per eseguirle c'è bisogno di un buon personale. Ora, se si guardano i bilanci passati, e lo stesso onorevole Depretis non può negarlo, noi non vi troviamo altro se non che economie o rinvii di fondi da un anno ad un altro, appunto perchè le opere non furono mai eseguite. Ed una delle ragioni per cui queste opere non si eseguiscono è appunto la mancanza del personale degli ingegneri e, se noi tutti vogliamo che le opere siano fatte e che, in altri termini, il bilancio che noi votiamo sia realmente eseguito, noi dobbiamo per la stessa ragione volere che vi siano i mezzi per eseguire queste opere ed uno dei mezzi più necessari è appunto l'aumento del personale del Genio civile. Onde è che trovo questa spesa necessaria ed urgente.

Dirò di più che noi, fra le altre, ci troviamo di fronte a tre importantissime leggi sulle strade ordinarie che debbono ancora essere eseguite: la legge del 27 giugno 1869 che riguarda le provincie meridionali e le altre due che concernono la Sardegna e la Sicilia. Ora, se volete che queste leggi abbiano tutta la loro esecuzione e che non restino, come per lo passato, lettera morta, io credo che noi dobbiamo assolutamente accrescere la pianta del Genio civile; e ciò anche per dare un assetto stabile alla stessa, nella quale ora si trova molto personale straordinario. Per questo io, non solo voto l'aumento, ma prego la Camera di votarlo.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Depretis.

**DEPRETIS.** Aggiungerò poche cose a quelle che ho dette. E ripeto che non basta asserire, bisogna provare che ci sia questo bisogno. D'onde vengono le prove? L'onorevole Lacava le ha indicate; vi furono rinvii di somme da un esercizio all'altro, vi furono economie, non si spesero tutti i fondi stanziati in bilancio; dunque il personale non è sufficiente.

Si persuada l'onorevole mio amico Lacava che questo argomento io l'ho ben considerato, e, se fosse veramente concludente, io mi ci sarei arreso. Non ho alcuna volontà di fare opposizione su quest'argomento, ma non mi ci arrendo: sa perchè? Perchè l'esperienza mi ha insegnato che, quando eravi un personale del Genio più numeroso, prima cioè della riduzione, i rinvii ed i residui erano anche maggiori di quello che sono adesso. E questi fatti, che l'onorevole Lacava può verificare egli stesso esaminando i bilanci, mi persuadono che questo non è un argomento veramente serio.

Di più, questi rinvii all'esercizio susseguente, questi residui e questi fondi che si mandano in economia, nella grandissima parte dei casi, risulta che non dipendono già da mancanza di personale, ma da mancanza di fondate previsioni nello stanziarli in bilancio. Se si fosse avuto due volte più di personale di quello che si ha adesso, i 3 milioni per le strade comunali obbligatorie non si sarebbero spesi nel primo anno, perchè la legge colle sue disposizioni impedisce di spendere la somma.

**LACAVA.** Domando la parola.

**DEPRETIS.** Eppoi i rinvii si fanno, in gran parte, in virtù della nuova legge di contabilità. Quando mi venite a portare il conto dei residui al 1870, io veggo che questi residui si sono verificati, perchè non potevano a meno di verificarsi, inquantochè le spese dell'ultimo trimestre non si potevano pagare prima del 31 dicembre, e dovettero figurare di necessità come un residuo di quell'anno. Dunque questi argomenti non hanno veramente molto peso.

Io non mi oppongo ad un aumento, ma faccio due obbiezioni: la prima, che io vorrei che il corpo del Genio civile fosse riordinato e meglio pagato, e non vorrei che si aumentasse un personale male pagato; fate l'aumento ma riordinate contemporaneamente questo corpo che ha una così grande responsabilità; fate a questi impiegati una posizione migliore; la seconda, che bisogna dimostrare la insufficienza del personale al bisogno. E su questo punto io dico che trovo la ripartizione difettosa. Io trovo in alcune provincie che gli stipendi pel personale del Genio civile rappresentano il 20 ed il 30 per cento delle spese che si fanno...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ne citi un caso.

**DEPRETIS.** Per citare un caso, io trovo nel 1870 che nella provincia di Avellino il personale è evidentemente insufficiente, come a Bergamo era di troppo. E le cose non credo che siansi mutate.

Dunque il personale è male distribuito. Ecco in che consistono le mie obbiezioni. Il bisogno come lo si prova? Si dice che l'aumento è necessario perchè sono

aumentate le spese. Ma alcune spese dopo il 1865 sono anche diminuite, per esempio, le manutenzioni stradali. E poi quale deve essere la misura dell'aumento?

Poi permettetemi ancora un'osservazione; giacchè io non faccio questa opposizione colla speranza d'un successo; ho dichiarato che una questione posta nei termini in cui l'ha posta l'onorevole ministro dei lavori pubblici era già risolta. Vedremo poi i risultati. Ma praticamente come si farà l'aumento di questo corpo coi quadri che ci sono adesso? Trova egli, l'onorevole ministro, che coi quadri attuali si possa facilmente fare quest'aumento, e farlo subito nel semestre prossimo? Ma egli esaurirà tutte le classi, non rimarrà un solo allievo. E se non bastano gli allievi, come riempirà i posti d'ingegnere di terza classe? Vorrà uscire dal corpo? Egli non lo può.

*Voci nel banco della Commissione.* Si apre un concorso.

**DEPRETIS.** Il concorso si potrà aprire, sta bene, ma credete che questo repentino aumento del corpo possa farsi convenientemente, utilmente pel servizio?

Io credo che l'aumento è fatto in una scala troppo larga. Lo faccia in due riprese, onorevole ministro, e riuscirà meglio. Tale è la mia opinione.

Se poi egli volesse aumentare questo corpo introducendovi delle persone non appartenenti al medesimo, e non promuovendo gli allievi...

*Voce dal banco della Commissione.* Non lo può fare.

**DEPRETIS.** Lo so; questo personale lo vorra forse collocare diversamente onde valersi di tutto il personale che appartiene al corpo, o che ne è uscito temporariamente: ma allora l'aumento parmi veramente precipitoso.

**MANZELLA.** Veggo tutta la necessità che aumentando le opere, deve aumentare anche il personale destinato alla loro direzione. Di mano in mano che si sono aumentati i lavori, si è sentita la deficienza del personale; e siccome il Genio civile non aveva un numero sufficiente di ufficiali, ha dovuto ricorrere ad estranei, i quali non avendo responsabilità, si è cercato uscire da compromissioni possibili, sostituendoli con un numero di giovani ingegneri istrutti nelle scuole di applicazione, dopo di avere sostenuto una dura prova di concorso. Costoro ora sopperiscono in parte gli straordinari.

Però i bisogni sempre crescenti portano la necessità di dover aumentare ancora il numero degli ingegneri, poichè non è solo il servizio stradale ed il servizio idraulico che impegna l'ufficio del Genio civile, ci sono i servizi delle prigioni, i servizi del demanio, e tutti i Ministeri pure ricorrono agli uffici governativi. I servizi che si prestano ai Ministeri e a tutte le altre amministrazioni subalterne dello Stato, occupano moltissimo gl'ingegneri del Genio civile. Ed infatti, in Napoli non c'è che l'ufficio governativo, il quale si compone di 13 ingegneri e gli è accollato il servizio delle prigioni, de' bagni penali, degli innumerevoli piccoli cespiti demaniali sparsi in tutta la città, molti de'quali son siti all'estremità dell'abitato, e per ognuno di essi e per poche lire che si debbono spendere per riparazioni, sovente impegnano un ingegnere per parecchie ore.

Ora le spese che si fanno per le opere occorrenti in tali località sono ben poche, ed intanto si ha quell'anomalia che notava l'onorevole Depretis, che in qualche provincia lo stipendio degl'ingegneri corrisponde al 30 per cento del denaro che si spende. Dunque per Napoli e per altre provincie, dove il lavoro per conto dei vari Ministeri è più minuto e più frequente, gl'ingegneri si occupano indefessamente, e per conseguenza per le altre opere debbono sentire vivamente il bisogno di aiuto straordinario. Ora questi aiuti straordinari essendo senza responsabilità, come ho detto innanzi, è necessario che l'ufficio del Genio sia provveduto di individui i quali, di mano in mano s'istruiscano e formino la famiglia che deve poi servire per tutte le altre opere.

Ma non si rammenta l'onorevole Depretis quali notabilità conta il Genio civile? Non si rammenta quanti servizi ha resi il Genio civile all'Italia? Non si rammenta che molti degli ingegneri che sono stati chiamati per incarichi delicati hanno fatto il vantaggio dell'amministrazione? Ora tutti questi servizi, i quali debbono avere ed hanno un apprezzamento, sembra che oggi siano affatto dimenticati. Quindi è che io ritengo che l'accrescimento del personale sia indispensabile, e che anzi i 110 che si propongono siano anche insufficienti per i bisogni attuali e per quelli avvenire i quali non si faranno lungamente attendere.

**PRESIDENTE.** Onorevole Casaretto, ha la parola.

**CADOLINI.** Io l'ho chiesta prima.

**PRESIDENTE.** Prima c'è il deputato Casaretto, poi l'onorevole Cadolini.

Si persuadano che il presidente piglia esatta nota di chi domanda la parola.

**CASARETTO.** Il signor ministro domanda un aumento nel personale del Genio civile a cagione dei bisogni dei lavori pubblici. Ora io voglio fare una breve osservazione. O questi bisogni sono permanenti, o sono provvisorii. Se sono permanenti, sta bene che si aumenti la pianta degli impiegati; ma, se sono provvisorii, si deve provvedere provvisoriamente.

Ora supponiamo un istante che corrispondano ai bisogni permanenti, in tal caso, io dico: aumentateli per legge. Questo sistema di mutare e rimutare continuamente le piante degli impiegati senza una legge è ciò che contribuisce di molto a portare a perdizione le nostre finanze, è ciò che fa continuamente accrescere le spese amministrative dello Stato ed il bilancio delle pensioni, è ciò che aumenta continuamente la confusione amministrativa.

Io dico dunque, se avete bisogno di un aumento permanente, presentate una legge, ed aumentate per questo modo il personale; così la questione sarà ben discussa, votata e stabilita in modo definitivo.

Ma è vero poi che ci sia un bisogno permanente? L'onorevole Depretis vi ha già dimostrato come non è una necessità assoluta in tutto lo Stato, ma che si tratta di una sperequazione; quindi non è che un bisogno provvisorio in alcune provincie ed una soprabbondanza in alcune altre; fate la perequazione ed il bisogno cesserà.

Ma non basta ancora. Vi sono molti servizi che si fanno dal Genio civile, e che, a mio avviso, non dovrebbero essere fatti da esso.

Io vi faccio osservare come abbiamo di presente, in molte delle nostre grandi città, sei Geni; ciò è troppo per l'Italia: Genio civile, Genio idraulico, Genio dei fabbricati demaniali, Genio militare, Genio provinciale, Genio comunale, e tutto questo per lo stesso genere di funzioni. Per verità, sei Geni in una città sono troppo.

Io faccio rilevare questo: la legge che ha fatto la divisione delle strade in provinciali e governative, io credo che vuol essere riveduta; evidentemente c'è una duplicazione di lavoro, e io credo che di strade nazionali non vi hanno a essere altre che le ferrovie; le altre hanno ad essere tutte provinciali.

Se dunque il Governo ha delle speciali ragioni di ordine pubblico per avere questi ingegneri a sè, può benissimo provvedere a tale riguardo e con convenzioni colle provincie dando dei sussidi ove crede, ma non per questo deve per poche e insignificanti strade che ha ancora, mantenere un corpo assai dispendioso che fa duplicazione con altri consimili.

Io, per me quindi, e per queste, e per le ragioni esposte dall'onorevole Depretis, veggo che l'amministrazione del Genio civile vuol essere riformata. Aspettiamo adunque ad aumentare la pianta quando si farà tale riforma, non pregiudichiamo la questione, e quando il Governo abbia bisogno di maggiori spese per lavori provvisorii, diamogli i mezzi per sopperirvi provvisoriamente senza nuocere all'avvenire del nostro bilancio.

**CADOLINI.** (*Della Commissione*) Dopo quello che hanno detto i preopinanti, mi limiterò a poche parole.

Ciò che mi importa ricordare alla Camera è questo, che il bisogno dell'aumento del personale del Genio civile non è oggi che è sorto, ma esiste già da molto tempo.

Da molti anni è stato introdotto il sistema di provvedere, allorquando il personale assolutamente manca, inviando ingegneri con incarichi straordinari rimunerandoli a carico dei capitoli del bilancio relativi alla costruzione delle opere.

Ora la Camera, mentre si affaticava per impedire che il capitolo del Genio civile fosse aumentato, il ministro il quale, per forza, era obbligato a far eseguire i lavori, trovavasi nella necessità di cercare un mezzo che lo conducesse al suo scopo, ed era costretto, come dissi, a pagare il personale in missione straordinaria sui capitoli delle opere.

E questa necessità non è già sorta ora che le opere sono aumentate, perchè ogni anno abbiamo decretate nuove opere, porti nuovi, strade nuove, senza che fossero finite quelle che erano in corso di esecuzione; perciò se non si approvasse la proposta del Ministero, il bisogno di ricorrere a questi espedienti andrebbe sempre più crescendo.

E così che cosa accadrebbe? Che la spesa effettivamente si farebbe, ma si farebbe in un modo irregolare, in un modo che sfuggirebbe all'esame del Parlamento.

Laonde io opinando che davanti al Parlamento le cose debbano essere portate chiaramente, e che il Parlamento debbe votare i fondi perchè siano effettivamente spesi secondo la destinazione che viene stabilita dai capitoli del bilancio, credo altresì che sia meglio entrare in questa via normale e dare al Governo tutti quei fondi di cui ha bisogno.

Questo è, secondo me, un provvedimento destinato a regolarizzare la situazione delle cose ed a far sì che tutti i milioni stanziati per la costruzione delle strade e dei porti, ecc., siano effettivamente spesi nella costruzione di tali opere e non pel pagamento di un personale il quale deve essere rimunerato sopra il capitolo che lo riguarda.

Ma, notate altresì che quando si deve ricorrere a questa che è un'irregolarità, non si ottiene nemmeno che il servizio sia fatto nel modo più efficace, perchè non è abbastanza soddisfacente il risultato che si raccoglie allorchè, invece di un tecnico autorevole e rivestito di un grado corrispondente alla sua missione, si invia un ingegnere allievo gratuito, a fare dei progetti importanti, retribuendolo in modo speciale, mentre a lui non è assicurata una posizione stabile che corrisponda al servizio ed alla responsabilità che egli assume.

Perciò io credo che se c'è bisogno di un maggiore numero di ingegneri di seconda e di prima classe, per destinarli a quei servizi straordinari che vanno ogni giorno sorgendo, bisogna che il Parlamento lo decida e che sieno stanziati in bilancio i fondi a ciò necessari.

Ma, l'onorevole mio amico Depretis, dal quale sono dolente di essere dissenziente in questa quistione, ed altri oppositori, amano camminare, secondo me, sopra una falsa via; invece a me piace dire pane al pane, ed iscrivere nel bilancio le spese col nome che devono avere.

Io sono dolente di essere dissenziente da lui in questa questione...

**DEPRETIS.** Io non sono dissenziente.

**CADOLINI...** ma io credo che se egli si trovasse mini-

stro, forse sarebbe il primo a proporre questo provvedimento.

Debbo poi notare che riguardo alla ripartizione del personale nei diversi uffici, non è qui che noi possiamo formarci un giudizio abbastanza esatto. Io ho avuto occasione di osservare, allorchè mi trovava nell'amministrazione, che il personale non solo non era sovrabbondante in alcuni uffici, ma che l'amministrazione doveva lottare continuamente contro le domande che le erano fatte da quasi tutti gli uffici, per avere aumento di personale. Dunque come si fa se non si esce da questa condizione anormale; se non si mettono tutti gli uffici nella posizione di potere adempire al loro dovere?

L'onorevole Depretis poi diceva: ma il ministro faccia gradatamente questo aumento di personale.

Ora qui io debbo osservare che il ministro ha bisogno di sapere sin dove potrà giungere: ed io non credo che l'aumento del personale lo farà tutto in una volta. Egli deve chiedere uno stanziamento il quale lo autorizzi a fare una determinata pianta, perchè se non ci fosse questo stanziamento, la Corte dei conti non approverebbe la nuova pianta che deve essere modellata sul bilancio; per la qual cosa è a credersi che una parte dell'aumento che noi stanziamo in questo capitolo pel corrente anno, andrà in economia.

Quanto poi al modo di raccogliere il personale occorrente, dopo che fu fatto il decreto del 1869, il quale prescrive le norme da seguirsi nelle nomine degli ingegneri; non avrà che ad aprire un concorso dal quale avremo anche il vantaggio di vedere entrare negli uffici del Genio civile una quantità di giovani ingegneri bene istruiti, nelle scuole d'applicazione, che con la loro attività e con le loro più moderne cognizioni, che sono, parlando in generale, molto più estese ed efficaci di quelle che hanno gli ingegneri usciti dalle antiche scuole, porteranno un gran miglioramento nell'andamento del servizio tecnico governativo.

Debbo da ultimo rispondere all'onorevole Casaretto, il quale si compiacque di fare una specie di epigramma, enumerando tutti i Genii che esistono in Italia. Debbo rispondergli cioè che una parte di questi Genii li ha creati lui col genio della sua immaginazione, imperocchè tre di questi, cioè il Genio civile, il Genio idraulico e il genio dei fabbricati demaniali non sono che un Genio solo, cioè si confondono nel solo Genio civile, al quale sono affidati i diversi servizi accennati testè. Imperocchè nel 1869 ebbi io stesso l'onore di prendere l'iniziativa della soppressione dei doppi uffici nelle poche provincie in cui esistevano, per la qual cosa presentemente in ciascun capoluogo di provincia non sussiste che un ufficio solo del Genio civile.

Dunque prego la Camera di fare all'enumerazione dell'onorevole Casaretto la sottrazione da me accennata, perchè, quanto ai funzionari dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, non sussiste, come dissi, che un solo ufficio per ogni provincia.

Ora non mi resta a rispondere che intorno a quanto disse l'onorevole Casaretto, circa i bisogni provvisori.

Egli dice, che se i presenti bisogni riguardano soltanto le opere straordinarie in costruzione, le quali dovranno poi dopo un certo periodo d'anni cessare, noi potremmo dare al Governo i mezzi per provvedere ad un personale straordinario.

A questo proposito debbo osservare alla Camera che per 50 anni forse noi dovremo continuare a far opere nella misura degli odierni bilanci, ed io spero anzi che le nostre finanze ci permettano più tardi di aumentare il Genio civile per poter fare tante opere di più. Bisogna tener conto che se delle strade nuove se ne fanno, le strade antiche si trascurano e dovranno poscia essere sistemate, e che quando noi avremo completate le reti di strade ordinarie che ora si stanno facendo in Sicilia, nelle provincie napolitane, ed in Sardegna, noi dovremo chiedere al Governo che ci proponga altre reti complementari, perchè quelle già decretate sono insufficienti; e che quando noi avremo finito le reti di strade nazionali e provinciali aiutate dallo Stato, noi dovremo dedicare tutti i nostri sforzi a promuovere il compimento delle reti delle strade comunali.

Per quanto si faccia, meno di 50 anni non ci vorranno a far queste reti, e quando noi avremo finito di fare le opere che interessano direttamente lo Stato, sarà venuto il tempo in cui il Genio civile si potrà destinare, come fu fatto in Francia, quando si volle dare una spinta definitiva al compimento delle strade comunali, si potrà destinare, dico, ad occuparsi direttamente delle strade comunali.

Per queste ragioni credo che la Camera possa senza scrupolo approvare l'aumento che vi è proposto in questo capitolo, ben inteso che con ciò non resta pregiudicata la quistione del riordinamento di questo personale, che è importantissima e che richiede i più maturi studi perchè possa essere risolta nel modo più efficace.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Essendosi chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata, e quindi ammessa.)

Ecco la proposta che è stata presentata dall'onorevole Casaretto:

« Propongo che il capitolo 4 sia diminuito di lire 129,000, e che la stessa somma sia portata nel capitolo della parte straordinaria del bilancio. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La Commissione ed il Ministero la respingono.

La pongo ai voti.

**DEPRETIS.** La divisione.

**PRESIDENTE.** Si procederà per divisione.

Quelli che sono d'avviso che lo stanziamento di questo capitolo debba essere diminuito di 129,000 lire, sono pregati d'alzarsi.

(La Camera respinge.)

Allora la seconda parte cade da sè.

Capitolo 4. *Personale*, lire 1,829,600.

Capitolo 5. *Spese d'ufficio*, lire 194,900.

Capitolo 6. *Spese di trasferte, d'indennità e diverse*, lire 462,000.

*Strade.* — Capitolo 7. *Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali*, lire 6,958,160.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Borruso.

**BORRUSO.** Dirò poche parole, siccome le condizioni della Camera e l'ora tarda richiedono; vi avrei anche rinunziato intieramente se non si trattasse di cosa di grave momento, che interessa soprattutto le provincie siciliane.

Da quanto si legge nella relazione riguardo a questo capitolo, risulta che a tutto il 1871 vi erano residui per lire 3,530,000, cioè di tutta la somma sino allora stanziata in bilancio negli anni precedenti restava non ispesa una tal somma.

Essendosi dalla Commissione chiesta al Ministero la nota dei residui passivi impegnati a tutto l'anno 1871, il Ministero comunicava uno stato di lire 2,606,060 19, per cui, dice il relatore, resterebbero lire 924,200, le quali non sono state impegnate, e che costituiscono una vera economia a vantaggio della gestione 1871.

Il ragionamento del relatore è esattissimo, dappoichè, non trattandosi di una spesa ripartita, ciò che non si è nè speso nè impegnato, per l'esercizio dell'anno relativo, va in economia.

Ma domando io al ministro ed alla Camera se le economie che si cercano al paese sono di questo genere. Se le strade nazionali fossero in perfetto stato di manutenzione, certamente non avrei nulla a ridire, e mi consolerei col ministro di avere fatta questa economia; ma, siccome tutti i giorni arrivano dei reclami sul cattivo stato delle strade nazionali, specialmente in Sicilia, ed a me è accaduto personalmente, viaggiando in Sicilia, di dovermi arrestare dinanzi ad ostacoli che impedivano di continuare il viaggio; siccome i reclami non vengono solo dai singoli cittadini, ma anche da varie rappresentanze locali della Sicilia, soprattutto per la strada da Palermo a Messina e per quella da Palermo a Trapani, la quale è in uno stato da far paura, ed in certi punti vi si corre grave pericolo, senza parlare di un tratto di nuova costruzione, di una deviazione tra Calatafimi e Segesta, che, quantunque da alcuni anni finita, ancora non vi può passare la posta per il pessimo stato in cui si trova, se così stanno le cose, domando io se queste economie, che sono a scapito della viabilità, che non fanno che far deperdere le strade che si hanno, sono quelle che il paese ricerca, se il paese può battere le mani a queste economie; ed è per questo che ho domandatola parola: unicamente per far osservare che le economie si debbono cercare su quelle spese che sono improduttive, e non su di quelle che sono più di tutte fruttifere, come sono le strade.

Questo genere di economie, oltre che producono un danno immediato che si sente da tutti, ne producono un altro più grave che non giunge subito, ma che non si fa molto aspettare, ed è quello del deperimento delle strade. Laonde si verifica quello che un momento fa diceva l'onorevole Cadolini, che, mentre noi ci affanniamo a costruire nuove strade, facciamo deperdere le antiche.

**DEPRETIS**, *relatore.* L'onorevole Borruso vorrebbe che non si facessero economie sulle manutenzioni stradali.

**BORRUSO.** Domando la parola per un fatto personale.

**DEPRETIS**, *relatore.* Non c'è fatto personale. Egli dice: ci sono le strade mal tenute: se aveste speso quello che è necessario al mantenimento delle strade, allora non avreste fatto le economie.

In altri termini l'onorevole Borruso dice: fate le spese necessarie per la manutenzione delle strade e allora le economie non ci saranno, perchè queste economie dimostrano che non fate tutte le spese che occorrono per la buona manutenzione delle strade.

Io credo che l'onorevole Borruso s'inganni, prima di tutto sull'entità di questi residui, poi sulla questione delle economie.

Egli s'inganna sull'entità di questi residui perchè non ha forse avvertito che per la massima parte, per quattro quinti, sono spese che appartenevano alla competenza del 1871, che non si sono pagate al 31 dicembre di quell'anno e che si sono pagate nel gennaio o nel febbraio successivo, liquidandosi la contabilità, nello stesso modo che una somma di 1,567,000 lire di competenza del 1872 è trasportata al 1873 perchè appunto rappresenta l'ammontare delle spese di quel trimestre che dovrà esser pagato in principio dell'anno prossimo.

C'è poi fra i residui una somma che risulta da esercizi precedenti, perchè non si è mai fatto una liquidazione. La Commissione del precedente bilancio ha domandato al Ministero le somme vere di questi residui, ed ora il Ministero ha presentato un conto di tutti questi residui impegnati e, compreso il trimestre scaduto al 31 dicembre 1871, questa somma ammonta a lire 2,606,000. L'economia che si è fatta appartiene a molti esercizi precedenti, ed è la inevitabile conseguenza della legge. C'è un fondo di manutenzione: alla fine dell'anno invece di spendere 30 si spende 25; quello è un risparmio dell'anno e non è colpa di nessuno, bisogna che vada in economia perchè la legge lo vuole. Questo è il risultato appunto degli esercizi precedenti ed è impossibile dargli un'altra destinazione senza violare la legge. Se c'è qualche provincia, in cui le spese di manutenzione che sono registrate nell'allegato numero 6 sieno insufficienti (e vedo che per la manutenzione il Ministero, sulla domanda della Commissione

del bilancio, le ha messe in una colonna apposita, ed ha poi indicato tutte le spese di riparazione che ammontano a 706 mila lire in altra colonna); se questa somma è insufficiente, la si aumenti, si faccia una proposta, e allora andrà bene. Ma la questione dei residui è proprio una questione fuori di questione, perchè i residui nella cifra indicata dalla Commissione sono la conseguenza necessaria dell'applicazione delle leggi, e nient'altro.

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

**TAMAIO.** Siccome io parlerò sulle strade in generale, per non interrompere questa questione, la cedo all'onorevole Borruso.

**BORRUSO.** Io ho cominciato dal lodare l'operato della Commissione, la quale trovavo precisamente che ha messo il dito sulla piaga. Essa ha fatto un conto su tutti questi capitoli, ed ha trovato che dei residui, che erano 3,530,000 lire, il Ministero non aveva impegnate che sole lire 2,606,000. Per cui il relatore diceva: « Restano 924,000 lire, le quali costituiscono una vera economia realizzata al 31 dicembre 1871, e che varrà a diminuire la parte passiva del conto consuntivo di quell'anno. »

Ora egli è appunto su questa cifra che io mi fermava. Io diceva che questa economia di 924,000 lire, fatta dal ministro che poteva spendere tali somme e non le ha spese... (*Vari deputati attorno all'oratore gli fanno osservazioni*)

**DEPRETIS**, *relatore*. Non si sono spese, sono andate in economia, perchè non si sono potute spendere.

**BORRUSO.** Questa economia era egli lecito il farla quando da dieci anni si lamenta che le nostre strade non sono in buono stato?

*Alcune voci.* Non era possibile spenderle.

**PRESIDENTE.** Li prego, non facciano conversazioni.

**BORRUSO.** Non si sono volute spendere. Le economie le desidero anch'io, ma non posso approvare le economie di questa fatta, perchè sono fatte a danno della *viabilità*, mentre tutti i giorni abbiamo dei reclami per la impraticabilità delle strade.

Io lamento che siasi fatta una economia su questo capitolo, mentre vi erano delle strade per le quali non si poteva pensare, mentre si lasciavano per poche migliaia di lire intercettate le comunicazioni.

Lo stato deplorabile delle strade in Sicilia dipende in generale anche da che non vi si fanno a tempo le opere di riparazione; e, se si fa il confronto tra quello che si spende per la manutenzione propriamente detta e quello che si spende per le opere di riparazione, si vedrà che le opere di riparazione sono nella proporzione di un sesto a confronto di quelle di manutenzione, mentre, se io osservo le spese di talune provincie, trovo che le opere di riparazione sono nella proporzione di un terzo di quelle di manutenzione.

E notate che quelle stesse provincie, spendendo meno dello Stato nell'insieme, hanno le strade in assai migliori condizioni di quelle nazionali.

Le opere di riparazione, fatte a tempo debito, rendono proficue quelle di manutenzione; quando voi non fate a tempo le prime, voi avete un bel fare le opere di manutenzione, vengono le pioggie, viene la tempesta e si porta via tutto.

Ed il cattivo sistema è questo, perchè il Ministero si spaventa quando vede dei progetti d'arte d'opere di riparazione, e fa delle circolari al Genio civile, perchè ritardi i progetti e limiti la spesa oltre il possibile.

Io raccomando al Ministero che questo non avvenga nell'avvenire; che le somme che si stanziano per le riparazioni e la manutenzione si spendano tutte, altrimenti, replico, succederà che, mentre noi facciamo delle strade nuove, un giorno non troveremo più quelle antiche.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Convengo coll'onorevole Borruso che le strade di Sicilia si trovano in cattivo stato di manutenzione, ed è stata questa la ragione per cui ho ordinata un'ispezione su tutte le strade dell'isola perchè veramente gli inconvenienti segnalati sono gravissimi. Questi inconvenienti parte possono derivare da difetto di manutenzione, e parte pel modo in cui quelle strade furono costrutte per antichi contratti. Convengo con lui che bisogna spendere tutte le somme che sono stanziate per la manutenzione delle strade, altrimenti si finisce poi per spendere il doppio, ma comprenderà benissimo l'onorevole Borruso che quello che è avvenuto è avvenuto; potremo provvedere per l'avvenire, ed io non solo prometto, ma dico che sto provvedendo e provvedendo energicamente per la buona restaurazione delle strade di Sicilia.

**PRESIDENTE.** Onorevole Tamaio, ella ha facoltà di parlare.

**TAMAIO.** Mi riservo di parlare quando verrà in discussione il capitolo 65.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Vollaro.

**VOLLARO.** Voglio fare una breve osservazione in aggiunta a quanto è stato detto dall'onorevole Borruso.

Il motivo per cui le strade nazionali non sono ben mantenute, si è perchè si passò da un sistema ad un altro, e vi si perdura, vale a dire perchè gli appalti con le cauzioni, ed altro non ci sono più. Sono due anni che questi lavori si fanno in economia, ed è peggio assai. Questo è il motivo per cui le strade sono in uno stato deplorevole. Ne conosco una... (*Movimenti del ministro dei lavori pubblici*)

Il signor ministro alza le spalle.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non alzai le spalle, facevo un semplice movimento.

**VOLLARO.** Dunque ne conosco una, la quale prima del 1860 era piana come un foglio di carta; ora non ci sono carrozze che resistano, ed ogni tre giorni in

tempo d'inverno bisogna andare a riparare frane; cosicchè, per non spendere nella manutenzione ordinaria e ben meritare alla fine dell'anno, abbiamo speso in lavori straordinari molto più di quello che se si spendesse la somma stanziata in bilancio per manutenzione.

*Voci.* Qual è?

**VOLLARO.** È la Bagnara-Reggio da Caravilla alla Croce del Trodio.

**PRESIDENTE.** Capitolo 7. *Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali*, lire 6,958,160.

Capitolo 8. *Concorso nei consorzi obbligatorii per opere stradali*, lire 200,000.

Rimandiamo il seguito a domani.

### INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

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

**SORRENTINO.** Io intendo parlare sull'ordine del giorno, ma non so se sia il momento.

**PRESIDENTE.** Sì, sì, per l'appunto.

**SORRENTINO.** Ognuno di noi oramai sa bene che i nostri lavori non possono andare più avanti di quello che si spingono oggi. Ora, più si fanno tardi le discussioni, e più riescono meno ben fatte, e forse forse all'ultimo non ci troveremo nemmeno in numero per votare, perchè è durata troppo questa Sessione.

Ora dunque io propongo che domani alle prime ore si discuta qualche progetto di legge di quelli che sono all'ordine del giorno, di quelli che non danno luogo a contestazione; che nella tornata dopo mezzogiorno si continui la discussione del bilancio dei lavori pubblici; che dopodimani poi tutte e due le sedute sieno dedicate al bilancio dei lavori pubblici; così potremo sperare per giovedì, essendo in numero, di procedere alle votazioni per squittinio segreto, e quindi avviarci alle nostre case. Altrimenti facendo, correremo il rischio di fare molta discussione, e non bene, per poi arrivare forse forse ad un punto che bisognerà richiamare dalle provincie i deputati per venire a votare.

Io spero che la mia proposta sarà favorevolmente accolta dai miei onorevoli colleghi. (*Segni di assenso*)

**MANCINI.** Io non faccio alcuna opposizione alla proposta dell'onorevole Sorrentino; soltanto rammenterò che la Camera ha deliberato di dare la precedenza, dopo il bilancio, all'interrogazione che io intendeva di muovere all'onorevole ministro dell'interno. Ora, dal momento che abbiamo due diverse riunioni, una per la discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'altra per altre materie, mi pare che al principio della seduta di domani si potrebbe mettere all'ordine del giorno la mia interrogazione, che non durerà gran tempo, e dopo procedere alla discussione dei progetti di leggi di cui ha parlato l'onorevole Sorrentino.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mancini, mi permetta di osservarle che la decisione della Camera è stata che la sua interrogazione avesse luogo dopo la votazione del bilancio.

**MANCINI.** Prego l'onorevole presidente di rammentare che, quando la Camera prese questa deliberazione, non si teneva che una seduta al giorno, ed era naturale che non interrompesse la discussione del bilancio.

**PRESIDENTE.** Io interrogherò la Camera.

**MANCINI.** Se l'onorevole ministro non ci ha difficoltà, non c'è nemmeno bisogno di interrogare la Camera.

**PRESIDENTE.** La Camera ricorderà che, alcuni giorni or sono, ha deliberato che l'interrogazione che l'onorevole Mancini intendeva muovere sullo scioglimento del Consiglio comunale di Napoli, dovesse aver luogo dopo la votazione del bilancio. Ora egli domanda di poterla svolgere in principio della seduta di domattina..

**MANCINI.** Pregherei il signor presidente di interrogare l'onorevole ministro, se egli ha qualche opposizione a fare alla mia proposta.

**PRESIDENTE.** È inutile, poichè l'onorevole ministro ha già dichiarato l'altro giorno qual era il suo intendimento; è stato anzi egli stesso che ha proposto il rinvio.

**MANCINI.** Facciamo un giuoco di parole.

**PRESIDENTE.** No, non facciamo un giuoco di parole.

**MANCINI.** Quando c'era un'unica seduta non si poteva far a meno di discutere il bilancio dei lavori pubblici; ma, dal momento che ve ne sono due, la cosa muta di aspetto.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta del deputato Mancini.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Ora porrò ai voti la proposta del deputato Sorrentino, cioè che domattina si tenga una seduta per discutere i progetti di legge iscritti nell'ordine del giorno, e nella seduta pomeridiana si continui la discussione del bilancio che è in corso; che giovedì la seduta della mattina e quella pomeridiana sieno consacrate alla discussione del bilancio, per procedere poi immediatamente alla votazione del medesimo e dei disegni di legge già approvati per alzata e seduta.

(*Vari deputati domandano la parola.*)

**VOLLARO.** Io accetto tutte le tre prime parti della proposta Sorrentino, ma non l'ultima perchè non si sa se si arriverà a votare. (*Rumori*)

**PANCRAZI.** Siccome fra i progetti di legge posti all'ordine del giorno alcuni sono di qualche entità, desidererei che vi fosse il tempo materiale per poterli esaminare. Io non posso accogliere la proposta Sorrentino, che renderebbe inefficaci le precedenti deliberazioni della Camera che riconobbero alcune di queste leggi urgenti.

**PRESIDENTE.** Voterà contro.

**DAMIANI.** La proposta del deputato Sorrentino è inutile se non è funesta. Io credo si debba proseguire a discutere secondo fu stabilito dalla Camera senza fissare questo limite. (*Rumori*)

Che necessità vi è di votare la proposta Sorrentino?

*Molte voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta fatta dal deputato Sorrentino.

(È approvata.)

(*Conversazioni animate.*)

La seduta è levata alle ore 6 35.

*Ordine del giorno per le tornate di domani:*

*Alle ore 9 antimeridiane:*

1° Proroga del pagamento delle imposte dirette pei comuni danneggiati dalle inondazioni del Po e del Ticino e disposizioni speciali concernenti la provincia di Ferrara;

2° Provvigione ai rivenditori di generi di privativa;

3° Ricostituzione dell'antico ufficio ipotecario di Mantova;

4° Computazione degli anni di interruzione per causa politica a favore degli impiegati civili;

5° Abolizione della tassa di palatico nella provincia di Mantova;

6° Convenzione col Banco di Sicilia;

7° Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto;

8° Spesa straordinaria per la formazione e verificazione del catasto dei fabbricati;

9° Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel circondario di Volterra;

10. Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane;

11. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea Aretina e la centrale Toscana;

12. Spesa per la costruzione di un arsenale marittimo a Taranto;

13. Applicazione delle multe per inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette e ruoli speciali;

14. Spesa per l'esecuzione delle opere necessarie all'isolamento dei palmenti destinati alla macinazione esclusiva del granturco e della segala;

15. Modificazione della legge postale;

16. Approvazione dei conti amministrativi dell'esercizio 1861;

17. Approvazione dei conti amministrativi degli esercizi 1869 e 1870;

18. Disposizioni relative alla pesca.

*Alle 2 pomeridiane:*

1° Seguito della discussione del bilancio di definitiva previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1872;

2° Discussione del progetto di legge per l'approvazione dei bilanci di definitiva previsione dell'entrata e della spesa per il 1872.