

## TORNATA DEL 20 GIUGNO 1872

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Relazione sull'inchiesta intorno all'elezione di Lari, fatta dal deputato Marini, proposizione di annullamento per brogli, pressione e irregolarità, e di procedimento giudiziario — Le conclusioni sono approvate.* = *Seguito della discussione del bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici — Sulle strade nelle provincie meridionali, e sui sussidi per le medesime fanno varie istanze e domande i deputati Lacava, Larussa, Morelli S., Florena, Colonna, Marolda Petilli, Vollaro, Lazzaro, Manzella e Interlandi, cui rispondono il ministro, ed il relatore Depretis — Osservazioni del deputato Lovito — Istanze dei deputati Cerroti, Pecile, Asproni, Nelli, Peruzzi, Sanminiatielli, Lanzara, Miceli, Pancrazi, Damiani, Interlandi, Boselli, Viacava e La Porta, sui capitoli relativi alle acque, alle maremme toscane, alle bonifiche ed ai porti — Risposte del ministro, e del relatore — Proposta di aumento del deputato Paternostro P. al capitolo 128, oppugnata dal ministro per le finanze, e dal relatore, e respinta — Sospensione della seduta — Il deputato Crispi ritira la sua rinuncia — Avvertenza del deputato Romano sulle ferrovie — Sulle Romane il deputato Gabelli fa considerazioni circa la loro situazione, e istanze per provvedimenti — Dichiarazioni e risposte del ministro, e del deputato Bonghi — Osservazioni e proposte dei deputati Vollaro, Monti Coriolano, Nicotera e Sormani-Moretti — Si approva un voto proposto dal deputato Sanminiatielli — I deputati Giudici, Miceli, Farina L., D'Aste, Rattazzi, Bonfadini, Maiorana, Vollaro, Marolda-Petilli, Capone e Brescia-Morra, fanno raccomandazioni, eccitamenti sopra varie linee ferroviarie — Dichiarazioni del ministro, e del relatore — Tutti i capitoli sono approvati. = Annunzio d'interrogazione del deputato Cordova — Discussione del disegno di legge sui bilanci definitivi della spesa, e della entrata per l'anno 1872 — Interrogazione del deputato Englen sulla sospensione degli sconti fatta dalla Banca Nazionale — Dichiarazione del ministro per le finanze. = Osservazioni d'ordine del deputato Lazzaro — Risposte del ministro, e del deputato Massari — Approvazione dei due primi articoli — Osservazioni del deputato Brescia-Morra sull'articolo 3 — Proteste dei deputati Rattazzi ed Asproni contro il modo di votazione cumulativa — Risposte del ministro e del presidente — Domanda del deputato Depretis, e chiarimento del ministro — Approvazione degli articoli 3 e 4. = Istanze dei deputati Miceli e Mancini sulle interrogazioni a fare — Dichiarazioni del deputato Bonfadini e del presidente del Consiglio — Si procede alla votazione dei diciassette disegni di legge approvati per articoli, e risulta che la Camera non è in numero.*

La seduta è aperta alle ore 9 e 20 minuti.

### ATTI DIVERSI.

BERTEA, segretario, dà lettura dei processi verbali delle due tornate di ieri, che sono approvati, indi d'un elenco degli omaggi seguenti:

Dalla direzione delle ferrovie romane — Le strade ferrate romane (opuscolo estratto dall'*Italia Nuova*), copie 250;

Id. — Le ferrovie romane e l'interpellanza Gabelli (estratto dall'*Economista d'Italia*), copie 250;

Id. — Osservazioni sulla relazione della Commissione d'inchiesta ministeriale, 26 febbraio 1872, copie 250;

Da don Stellardi Vittorio Emanuele abate commendatore prefetto della regia basilica di Superga — Documenti raccolti e stampati per ordine di S. M. Vitto-

rio Emanuele II intorno al regno di Amedeo II di Savoia nell'isola di Sicilia dal 1713 al 1719 (volumi 4), copie 4;

Dal signor Dabbene Clemente, da Saluggia Vercellese — Opuscolo intitolato: *La prova testimoniale in materia civile*, copie 24;

Dal signor Corleo professore Simone, ex-deputato, da Palermo — Storia delle enfiteusi dei terreni ecclesiastici in Sicilia, copie 3;

Dal signor Guerrazzi-Pellatis, deputato — Seguito del suo *Delenda Gallia*, una copia;

Dalla deputazione provinciale di Sondrio — Atti di quel Consiglio provinciale per le Sessioni ordinaria e straordinaria 1871, una copia.

PRESIDENTE. L'onorevole Landuzzi scrive chiedendo un congedo di dieci giorni per affari domestici.

(È accordato.)

RELAZIONE SULL'INCHIESTA INTORNO ALL'ELEZIONE DI LARI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Morini ha facoltà di riferire sull'elezione di Lari.

**MORINI, relatore.** Ho l'onore di riferire sull'elezione di Lari, e, per quanto sarà possibile, lo farò brevemente, giacchè il tempo urge.

Se mai dimenticassi qualche circostanza influente, prego i miei onorevoli colleghi di ritenere che ciò non potrebbe verificarsi se non che per inavvertenza e per labile memoria.

Intanto giova qui ricordare come la Camera, nella tornata del 4 marzo ultimo passato, approvasse le seguenti conclusioni, proposte dalla Giunta per la verifica delle elezioni, a riguardo di quella del collegio di Lari, avvenuta il 7 gennaio testè decorso :

« La Giunta,

« Udite, ecc. ;

« Riservate tutte le questioni ;

« Conclude perchè la Camera ordini sull'elezione medesima un'inchiesta parlamentare, commettendone l'esecuzione ad una Giunta composta di cinque membri da scegliersi dal presidente della Camera.

« Così deliberato a maggioranza di voti. »

L'onorevole presidente della Camera nominò a membri di cotesta Giunta gli onorevoli Piroli, che riuscì poi eletto presidente della medesima ; Lacava, scelto a segretario ; Bonfadini, Massari, e chi ha l'onore di esserne ora il relatore, solo perchè era stato incaricato di codesto stesso ufficio quando fu questa elezione portata la prima volta innanzi alla Giunta ordinaria per la verifica delle elezioni nel marzo ultimo.

La Giunta così costituita eseguì, il meglio che per essa si potè, l'affidatale inchiesta, coadiuvata ovunque dallo zelo de' pubblici funzionari, ed anche generalmente dalla buona volontà de' privati cittadini.

Mi sia quindi permesso di entrare in qualche dettaglio anche retrospettivo per quanto lo richiede l'indole delle questioni insorte.

Il collegio di Lari, all'epoca cui accenniamo, era composto di quattro sezioni, cioè :

Lari con Santa Luce e Terricciola, Fauglia con Lorenzana e Colle Salvetti ;

Rosignano con Orciano, Castellina e Riparbella ;

Chianni.

Due erano i candidati che riportarono il maggior numero di voti nella votazione del 31 dicembre, l'avvocato Carlo Panattoni e il dottore Rajuieri Simonelli.

Nessuno dei due toccò la maggioranza legale di voti, e si ebbe ricorso alla votazione di ballottaggio il 7 successivo gennaio.

In questa prova il dottore Simonelli, sorpassando il suo competitore di ventun voti, fu proclamato deputato di Lari.

Nessuna protesta si vede inserta nei verbali delle singole sezioni, sia di prima che di seconda votazione : però nel verbale di ricognizione dei voti dell'intero collegio, seguita in Lari il 7 gennaio, un dottore Angiolo Panattoni, membro di quell'ufficio principale (da non confondersi nè col Panattoni già nostro onorevole collega, nè coll'avvocato Carlo candidato), sollevò una questione di puro diritto, sulla interpretazione cioè del primo alinea dell'articolo 81 della legge elettorale.

Sosteneva il Panattoni non si potessero ritenere per valide nè quindi tenere a calcolo nel computo dei voti le schede di quegli elettori che nella sezione di Fauglia, nella votazione di ballottaggio, avevano fatto scrivere la loro scheda da altri elettori, senzachè il processo verbale indicasse in modo qualsiasi la causa della eccezione od il fisico impedimento.

Ora, siccome il numero di codesti elettori risulta essere di 45, e la maggioranza del Simonelli di soli 21 voti, diffalcando i primi dal numero dei voti computati a favore del Simonelli, la maggioranza rimaneva spostata.

Non si poteva pertanto, ove pure fosse stata ammissibile, fare ricorso alla sanatoria della sottrazione dei voti contestati, nel senso e per lo scopo molte volte adottati dalla Camera in altre quasi identiche controversie, senza trovarsi a fronte di difficoltà più gravi.

Qualche altra dilucidazione ora darò, per ogni possibile effetto futuro, sullo stato della questione sollevata dalla protesta Panattoni.

Nella sezione di Fauglia cui accennava il protestante Panattoni i 45 elettori, designati coi loro nomi rispettivi a fianco dell'elettore che scrisse per essi, furono ammessi a votare con la seguente formola letteralmente qui riprodotta dal verbale : « Che gli elettori che si sono fatto scrivere il bollettino o scheda da altro elettore da loro liberamente scelto sono i seguenti, cioè : lizio da Sempronio, e via dicendo. »

Ed in quel verbale, come già osservai, non si legge protesta qualsiasi.

Nel senso contrario alla protesta Panattoni, sempre nella cerchia della questione di diritto, si ricorre alla *teoria degli equipollenti* appoggiandola ai seguenti motivi :

1° Che nella parte stampata del verbale, cui allude la protesta Panattoni, si accenna espressamente essersi ritenute le norme prescritte anche dall'articolo 81 della legge elettorale ;

2° Che molti degli elettori che votarono in Fauglia per mezzo di altri nel ballottaggio, avevano pure nello stesso modo votato in Fauglia nella prima prova, ed in quel verbale si leggesse avere i medesimi fatto scrivere la loro scheda da altri elettori *per diversi impedimenti fisici*.

Con questi mezzi sostenevasi adempito il voto del primo comma dell'articolo 81 sovraccitato.

Giova qui riferire l'inciso stampato del verbale cui si accenna:

« § 3. Procedevasi pertanto all'appello nominale di tutti gli elettori della sezione e ritenute le norme prescritte dagli articoli 80, 81 e 82 della legge elettorale, distribuivansi i bollettini che, scritti dagli elettori, venivano deposti nell'urna elettorale. »

Voglia poi la Camera avvertire, che (ove pure con la generica locuzione *per diversi impedimenti fisici* si credesse abbastanza appagato il voto della legge) confrontati i nomi di quei che fecero scrivere la scheda in Fauglia nella prima e seconda votazione, si scorge che ben 26 di essi figurano unicamente nella votazione di ballottaggio, e questo numero basta a produrre quello stesso spostamento di maggioranza che già fu sopra notato nella prima ipotesi.

Infine si cercò, col mezzo di documenti uniti allo incartamento nell'interesse della validità della elezione, di trasportare la questione di diritto nel campo dei fatti, volendosi così dimostrare come il Seggio di Fauglia, prima di ammettere un elettore a far scrivere la scheda, si fosse *effettivamente* accertato e del motivo o dello impedimento.

Ma di ciò si parlerà poi a scanso di ripetizioni.

Intanto giova notare che nello stesso verbale che porta la protesta Panattoni si vedono registrate nove altre proteste presentate in iscritto pendente le operazioni di ricognizione dei voti.

Molte altre proteste si trovano nello incartamento, state presentate in seguito direttamente alla Camera con l'unico scopo di ottenere, per diverse vie, invalidata pur sempre l'elezione.

Documenti vi sono pure non pochi nell'interesse della difesa, della validità cioè della elezione.

Le proteste si possono classificare in tre categorie desunte dalla indole dei fatti denunciati:

- Fatti o tentativi di corruzione politica;
- Brogli, pressioni, intimidazioni;
- Violazioni della legge elettorale.

E, prima di entrare in cotesta disamina, credo opportuno notare che sulla parte estrinseca delle nove proteste consegnate all'ufficio principale di Lari, si dedusse a scopo defensorio, e si constatò col detto di vari dichiaranti sentiti nel corso dell'inchiesta, che i protestanti uscivano con le proteste scritte dalla casa del candidato Panattoni.

Si diceva anche che le nove proteste, per la perfetta consonanza di carattere, fossero vergate tutte da un solo individuo.

Su questo fatto, che presentasi molto probabile, non si soffermò la Giunta, notando solo che il signor sindaco di Lari dichiarava che il candidato Panattoni avevagli egli stesso presentata una delle proteste perchè fosse legalizzata.

Ora passerò in rassegna i fatti principali avvenuti in Fauglia e nei luoghi dipendenti da quella sezione.

E primieramente noto come si denunciasse, in modo generico, che il prefetto della provincia avesse esercitato pressioni su alcuni sindaci del collegio di Lari perchè favorissero la candidatura Simonelli.

Il risultato della inchiesta su questo punto fu negativo. Il sindaco di Lari, il solo che ammettesse di avere parlato di elezioni col prefetto, diceva che, recatosi alla prefettura per affari comunali, il prefetto, esprimendo una sua personale opinione, osservava come, nell'interesse della provincia, sarebbe stato desiderabile la nomina del Simonelli a deputato al Parlamento, perchè, vedendolo egli tuttodì all'opera come deputato provinciale, ne apprezzava assai i meriti e lo zelo.

Quasi tutti poi gli esaminati concorrono ad attestare che nella prima votazione le cose procedessero, se non del tutto regolarmente, come si vedrà in seguito, almeno con apparente tranquillità.

Non così nell'occasione della votazione di ballottaggio.

Rileviamo infatti che nel frattempo tra la prima e la votazione ultima, anzi il mattino stesso del ballottaggio *per tempissimo*, un Giovanni Panizzi, magnano di Fauglia, si reca in Colle Salvetti da Giovanni e Ferdinando Cambi e li sollecita a votare pel Simonelli offrendo lire 5, *più le spese di vitto e di viaggio* a caduno di essi; nel caso in cui si astenessero dal votare e restassero in casa, promette a caduno lire 10.

I Cambi dichiararono di non voler mutare indirizzo, e l'offerta non ebbe seguito.

Questo fatto è attestato e dai Cambi e dal Panizzi il quale soggiunge che le cennate offerte intendeva farle *del suo*, e che quando pure i Cambi fossero andati a votare pel Simonelli, probabilmente li avrebbe contentati *soltanto col desinare*.

Aggiunge poi anche che al medesimo scopo, prima di andarvi egli stesso, aveva inviato come messaggero ai Cambi il figlio suo, ma invano. Nelle stesse circostanze di tempo, cioè fra la prima e la seconda votazione, un Michele Morrone del Gabbro ripetutamente si reca all'abitazione degli elettori Marconi Antonio, Filippi Diego, e Giuseppe Malanima e parlando della candidatura Simonelli loro offre lire 25 o 30 se votassero a favore del medesimo, oppure lire 20 se se n'astenessero restando in casa.

Marconi, Filippi e Malanima sono concordi nella narrazione del fatto e della ripulsa data al Morrone.

Le risposte del Morrone invece sono alquanto incerte sebbene non escludano il fatto.

Gioverà pertanto leggere alla Camera il brano più interessante sia delle risposte del Morrone, sia di quelle del Malanima, a riguardo del cennato fatto.

Il Malanima dice: « Nella domenica, giorno della votazione di ballottaggio, il Morrone tornò a farmi la stessa offerta in Fauglia e precisamente nell'andito dell'ufficio comunale (sala della votazione) dicendomi: « è meglio guadagnare questi pochi altrimenti non si

pigliano più: tu passerai dal sindaco Pieri il quale ti darà la scheda ed andrai a riportarla a lui.»

Il Morrone: «io mosso soltanto dal desiderio che riuscisse il Simonelli, parlai con Malanima, Filippi e Marconi e ciascuno separatamente cercai indurre a votare pel Simonelli offrendo loro qualche cosa, quando accettassero la mia proposta. Parmi di non avere parlato nè di 20 nè di 30 lire. Io sono un povero proprietario e potrebbe essere che mi fosse scappato detto...»

Passiamo ad un secondo fatto degno di qualche rimarco.

Rileviamo invero che alcuni elettori della sezione di Fauglia residenti però in altri comuni, sieno stati condotti in carrozza al luogo della votazione, ivi ebbero il pranzo, indi ricondotti alle loro abitazioni.

Intorno a questo fatto non pochi furono gli interrogati.

Ecco cosa dice il Giovanni Cambi (e noti la Camera che questo Cambi è uno di quelli ai quali furono offerti danari dal Panizzi perchè votasse pel Simonelli, ed esso invece disse che non voleva mutare indirizzo):

«Danari per le due votazioni non ne ho avuto da nessuno, mi è stato pagato il viaggio ed il desinare, come il consueto, e addio.»

L'altro Cambi dice pure: «siamo andati a votare, presi, e posti a casa ed avuto il mangiare all'osteria. Non so chi abbia pagato.»

Confortano queste dichiarazioni un Leopoldo Delpaio, possidente, ed un Angiolo Salvetti.

Quello ammette di avere speso *del suo* lire 120 semplicemente per trasporto di elettori a Fauglia perchè i vetturini, i quali ordinariamente si contentavano di lire 3 per viaggio, presero allora lire 10, avendoli a questo prezzo fissati anche i fattori della parte Simonelli. Nega di aver speso danari per pranzi o per altro scopo.

Il barocciaio Salvetti conferma questo pagamento e soggiunge che era stato ricercato di trasportare gli elettori anche da un maestro comunale Carboneschi, che egli credeva Simonelliano, alla cui proposta non potè aderire per avere preso impegno pria col Delpaio.

Anche i già nominati Marconi, Filippi e Malanima accennano ad un fatto identico.

Il Marconi dice: «Quando venni a votare fui condotto con il baroccio del Piancastelli, il quale pagò pure il desinare.»

Il Malanima dice: «Nelle due occasioni delle accennate votazioni venni e ritornai speso, ed alla prima ebbi anche pagato il pranzo, e non so chi pagasse.»

Furono sentiti due osti di famiglia Guerrucci e Geppetti.

Il primo avrebbe dato da mangiare nel giorno del ballottaggio a 6 o 7 Gabbrigiani, e stallaggio per i loro cavalli, ma egli sarebbe ancora creditore dello scotto in lire 17,

Ecco su questa circostanza la deposizione del notaio

Felice Bocci, di Fauglia, che si dichiara favorevole alla candidatura Panattoni.

«È sempre stato uso che i candidati, o chi per loro, facessero le spese di viaggio agli elettori. Quanto al vitto lo ignoro. A me è avvenuto questo fatto; due o tre giorni dopo la votazione mi furono presentate dall'oste Guerrucci due note di circa lire 17, ammontare di spese fatte nella di lui locanda da alcuni elettori che ei diceva aver votato per il Panattoni, ma io che non aveva avuto incarico nè mandato da alcuno, risposi che non era tenuto a pagare.»

Il Geppetti nello stesso giorno avrebbe servito il pranzo ad alcuni elettori del Gabbro, di Colognoli, di Parrana; uno solo pagò lo scotto per tutti, ma non ricorda quale fosse la somma pagata, nè chi sborsasse i quattrini.

Finalmente vi sono in atti due lettere con date anteriori al ballottaggio che fanno al caso.

Nella prima che fu presentata (per copia) come dell'avvocato Carlo Panattoni, mentre si rifiutava la domanda di un tal Ciampi che chiedeva danaro per accaparrare voti, si legge quanto segue: «Se si tratta di facilitare l'andata degli elettori all'urna con fare porre a disposizione di essi i mezzi di trasporto, io sono pronto a questo che reputo una convenienza.»

Nell'altra lettera dell'avvocato Egidio Pieri, sindaco di Fauglia, ad un tal Filippo Filippi, di Parrano, che lo scrivente ritiene favorevole al Simonelli, si dice: «... e se altri elettori tu potessi portare, li sarebbe pagato baroccino e spesati di tutto, purchè si facesse fare la scheda da me per il nostro candidato.»

Passiamo ai fatti di pressione e d'intimidazione.

Ed a questo riguardo bisogna premettere come nella sezione di Fauglia apparve evidente più che altrove questo fatto: due sono i comuni principali che compongono questa sezione, cioè Fauglia e Colle Salvetti.

In Fauglia il candidato più accetto si è il Simonelli; Colle Salvetti invece parteggia evidentemente per Panattoni.

Ora pare che in Fauglia si credessero principali e zelanti fattori del Panattoni certi Pisanelli, Vallini, Piancastelli, Beltrami e Martini, i primi tre elettori, gli altri due non elettori, tutti poi di Colle Salvetti.

Contro costoro s'indirizzava infatti qualche simulata od espressa minaccia in Fauglia, nel giorno del ballottaggio, per parte di qualche Faugliano, anche non elettore, fautore della candidatura Simonelli.

Così vediamo come l'avvocato Gregorio Forni, pretore di Fauglia, prevedendo che qualche disordine nel giorno del ballottaggio potesse accadere, otteneva aumento del numero dei carabinieri; stragiudizialmente ammoniva un Pietro Franceschi ed un Egisto Giani, individui conosciuti poco favorevolmente in Fauglia (attualmente rinviati al tribunale correzionale sotto l'imputazione di truffa e di falsa testimonianza in occasione della elezione), i quali al pretore davano una



risposta che io non oso ripetere in questo recinto, ma in sostanza con lo scopo di far intendere che i panattoniani sarebbero stati sconfitti nella seconda come lo erano stati nella prima votazione.

Narrano pure un cavaliere Prini ed un professore Acchiardi, residenti in Pisa e favorevoli al Panattoni, i quali, sebbene non elettori, si trovavano in Fauglia (il primo per altro ivi consigliere comunale e possidente), come il mattino del ballottaggio il figlio del sindaco fosse seguito da una turba di gente, fra i quali vi erano molti non elettori, ed a cotesta gente egli designasse gli elettori favorevoli al Panattoni, e costoro venivano circondati d'appresso e fischiati, sì che, al dire del Prini, un suo agente Andrea Bagatti, andò a votare a malincuore, e solo perchè confortato dalle sue parole.

Inoltre un Battistoni figlio consigliava, con qualche insistenza, il Martini di andarsene via da Fauglia.

Vediamo formarsi capannelli un po' minacciosi intorno alla farmacia Malanima perchè ivi si trovavano il Vallino ed il Beltrami, i quali furono scortati da altri sin fuori del paese. L'Oreste Martini si tratteneva in un'osteria con qualche tema perchè vi stava intorno molta gente sì che vi accorsero il sindaco dietro ripetuto eccitamento di un notaio Felice Bocci. Anche il Pisaneli è costretto di lasciare il paese di Fauglia. Finalmente il Piancastelli è gravemente rimbroccato dal Pieri, figlio del sindaco.

E vari elettori del Gabbro, frazione di Colle Salvetti, non essendo tranquilli, non vollero ivi soffermarsi a desinare, anzi a questa circostanza alcuni alludono per spiegare il non effettuato pagamento al locandiere Guerrucci.

Ma questi battibecchi, sebbene tutt'altro che a lodarsi, parevano diretti ad impedire che i più zelanti fautori del Panattoni avessero agio di spiegare la loro influenza sopra gli elettori, ma non risulta che conseguenza di tali fatti sia stato o l'allontanamento di qualche elettore dall'urna, o la non spontaneità del voto stesso, giacchè alcuni di quelli che erano stati esposti alle accennate intimidazioni dichiararono che queste avvennero dopo che essi avevano votato, ed il notaio Bocci così si esprime: « Ritengo che intenzione dei tumultuanti fosse quella d'imporre a chi intendeva votare pel Panattoni, ma sono anche persuaso che non riuscivano nel loro intento. »

Soggiungevano poi i protestanti: « nella sala della votazione si entrava alla rinfusa, senza che fosse richiesta la scheda d'iscrizione; grande era la confusione; l'ufficio non aveva l'autorità necessaria; alcuni scrivevano schede per altri, senza che ne fosse consapevole l'ufficio; infine, le schede dubbie erano straparate di mano dal presidente del Seggio e fatte passare in rivista fra i presenti nella sala; » ed anche quest'ultimo fatto era citato come indizio della poca autorità del Seggio.

Non poco contraddicenti sono le risultanze delle assunte deposizioni intorno ad alcuni di cotesti reclami.

Infatti, mentre non pochi, fra cui anche qualche membro del Seggio, attestano che la qualità elettorale non veniva constatata con la presentazione della relativa scheda allo entrare nella sala di votazione; il sindaco di Fauglia dice di avere firmato sì nella prima che nella seconda votazione tanti certificati d'iscrizione, ma ignorare se tutti sieno stati recapitati, ed il notaio Bocci, pur ammettendo che le schede non si domandavano, sosteneva che, durante la sua fermata nella sala di votazione, nessuno di Fauglia, che non avesse la qualità elettorale, sia ivi entrato. Vi fu realmente un po' di confusione nel progredire della votazione; alcuni vollero in un dato momento riporre le schede nell'urna contemporaneamente, ed allora uno scrutatore fu costretto di chiudere l'urna, soprappo-  
nendovi le mani. Anche una scheda, che presentavasi dubbia per la scritturazione, veniva presa e letta, indi restituita al Seggio, e si dovrebbe ritenere si presentasse questo fatto di qualche gravità, se uno scrutatore, che si è lo stesso pretore locale, ammette di essere stato in procinto di dare le sue dimissioni.

Si può inoltre ritenere stabilito per varie dichiarazioni che il sindaco Pieri scrivesse o si offrisse a scrivere realmente qualche scheda per altri senza avvertirne il Seggio e senza esserne richiesto.

Il teste Raimondi, presidente del Seggio, ne cita uno di cotesti fatti e trova conferma nelle dichiarazioni del segretario del Seggio.

Lo scrutatore Botticci dice che non solo il sindaco, ma anche il medico Bocci del Gabbro ed un Del Corda scrissero schede per altri senza esserne richiesti.

Il notaio Bocci poi cita due di questi fatti alludendo al sindaco Pieri.

E giova qui ricordare l'ultimo periodo della lettera dello stesso sindaco Pieri, già letto alla Camera, nella quale si pone la condizione che le schede dovessero essere scritte da esso Pieri, il quale per altro sostiene di non avere effettivamente scritto alcuna scheda per elettori di Parrano, ove era diretta la lettera, e dei dintorni, e questa asserzione non è in atti contraddetta, risultando solo dal verbale che egli scrisse varie schede per elettori di cui non si accenna la residenza.

Al dire poi di un teste Fiori, certo Menicagli, protestante, distribuiva nella sala di votazione schede scritte, ed infine se si dovessero porre a confronto i nomi di coloro che si prestarono a scrivere la scheda per altri si dovrebbe conchiudere con le parole del testimone notaio Bocci, pure propenso al Panattoni, che cioè le irregolarità accennate nell'ordine della votazione, per suo avviso, avevano meno influito ad ottenere il risultato definitivo della votazione, che non l'influenza di quelle persone che senza essere richieste si offrivano a scrivere le schede; la Giunta ebbe poi anche a rilevare dal citato verbale che fra gli scrittori

delle schede figuravano nomi di elettori favorevoli alla candidatura del Panattoni.

Un ultimo fatto narrato dal pretore di Fauglia. Egli attesta come, innanzi la prima votazione, nella farmacia di Fauglia, alla presenza di un inserviente comunale dichiarasse voler votare pel Panattoni di cui tessera l'elogio; combinatosi il giorno seguente col sindaco Pieri in casa del signor Carlo Del Corda, costoro lo invitassero a seguirli in un gabinetto appartato e quivi il sindaco in tuono imponente gli dicesse: « Mi spiacerrebbe di doverti perdere perchè hai fatti dei discorsi (*sic*). » Il pretore rimase annichilito; e soggiunge: « nel maggio ultimo ebbi ufficiale avviso di essere traslocato all'isola del Giglio con grave mio danno.

La Giunta però, per mio mezzo, si affrettò a notare che la traslocazione del detto funzionario risulterebbe da assunte informazioni consigliata da esigenze di servizio. Tuttavia in quella località si andava spargendo la voce che *due squadroni del Panattoni* erano stati distrutti, alludendo al pretore ed al Batini, verificatore dei contatori in Fauglia, il quale si diceva traslocato esso pure in altro distretto.

Passiamo alla stazione di Rosignano. La stazione di Rosignano consta di tre altri comuni: Riparbella, Castellina ed Orciano. Quanto a Riparbella il parroco ed il medico condotto concordemente depongono che tutti erano pel Simonelli, grati dei servizi resi a quel comune dallo stesso nella sua qualità di deputato provinciale.

In Castellina un testimonio, l'Angelucci, dice che invano erasi tentato di trovar voti per il Panattoni, sempre però, soggiunge, con mezzi leciti.

In Orciano e Rosignano eccovi il risultato delle praticate indagini: depono un Settimio Neri che il farmacista Pietro Bientinesi divulgasse nel novembre o dicembre ultimi una lettera del Panattoni padre, nella quale si annunciava avere il Ministero allogato in bilancio lire 5000 per indennizzare gli Orcianesi possessori di stabili colpiti dalla grandine. Nel ripetere ciò il sindaco di Orciano, Giuseppe Bientinesi, aggiunge che egli già sapeva a quell'epoca per via ufficiale che il Governo aveva depellita la domanda d'indennità.

Poco dopo questo fatto, e prima che si mettesse in evidenza la candidatura Simonelli, comparve in Orciano il candidato Panattoni, in compagnia di un tal Giomi, nipote di un suo fattore, e certo Perraymond. Si chiamano in casa di un Luigi Bientinesi dodici elettori all'incirca, si mette innanzi la candidatura Panattoni, che è accettata, si sottoscrive dai presenti un manifesto elettorale, ad eccezione del sindaco. Il testimonio Settimio Neri ammette di avervi apposto esso pure la propria firma per non usare *malgarbo*; finalmente, in atto di licenziarsi, il Giomi, rivolgendosi agli astanti, avrebbe detto che era necessario procurare il maggior possibile numero di voti, pronunciando queste parole: *spendete senza risparmio e poi mandate le note che sarete rimborsati.*

Queste parole non piacciono al sindaco, come che potessero alludere ad un mercimonio di voti, al che il Giomi risponde che *si era fra amici*.

Del pari si dice che il candidato Panattoni, presente, sarebbe stato silenzioso.

Giova per altro riflettere che, mentre le cennate parole giunsero all'orecchio del sindaco e del Neri, il Luigi Bientinesi, esso pure presente, dichiara di non potersi rammentare che qualcuno abbia pronunciato le cennate parole.

Inoltre, al dire di un Alessandro Grechi, un Francesco Lori, di Rosignano, gli avrebbe detto che se intendeva votare pel Panattoni, sarebbe stato « miglior consiglio si astenesse, *guadagnando due galetti* (*sic*).

Per altra parte il teste Angelucci depono che quel tal Ciampi, di Castellina, nominato più sopra, dopo avere votato in Rosignano, pranzò con elettori favorevoli al Simonelli; ed il pranzo *per tutti* fu pagato da Michele Dolfi, con intelligenza di riscuotere le singole stregue dagli intervenuti, *lo che poi non si fece*.

Le proteste parlano di intimidazioni.

Consta infatti che il 5 gennaio, recatosi in Rosignano un Marco Marchetti, di Lari, conosciuto favorevole al Panattoni, appena entrato nell'abitazione d'un suo cugino De Guidi, si presenta il sindaco Curzio Pieri, e lo interroga che cosa fosse andato a fare a Rosignano. « Per intendermi (soggiunge il Marchetti) sull'elezione co' miei parenti ed amici. » Il sindaco risponde: *Hai fatto male; qui tutti sono per Simonelli.*

Il Marchetti rimane nel paese; il successivo mattino un ex-capitano Paradossi gli si fa incontro intimandogli di partire. « Cessi di brigare (dice il Paradossi), vada via e subito; se no male. »

Il Marchetti infatti se ne partì dal paese subito.

Nella stazione di Orciano, mentre il farmacista Bientinesi, con altri, aspettava il convoglio per recarsi a votare in Rosignano, un dottore Ettore Barzotti, dei Bagni di San Giuliano, comparso in Orciano la sera precedente per persuadere, come egli diceva, il parroco di Orciano a portarsi a dare il voto, ben inteso, liberamente, faceva sentire al Bientinesi che avrebbe dovuto restare piuttosto a casa ad attendere alla sua farmacia.

Poco dopo, in Rosignano, mentre il Bientinesi parlava con un elettore, che egli disse suo contadino, gli si fa incontro di nuovo il Barzotti e lo apostrofa rimproverandolo di sedurre gli elettori.

Il Barzotti osserva che nella stazione egli celiava col Bientinesi; in Rosignano avevalo infatti rimproverato perchè voleva costringere un elettore a votare a suo modo.

Per altro, votato che ebbero, lo stesso Bientinesi ed altri favorevoli al Panattoni furono, nell'uscire dalla sala, fischiati, ingiuriati sì che sono consigliati di partire prontamente da Rosignano, ed infatti il parroco di Orciano ed un Luigi Bientinesi li combinano per istrada

alquanto pallidi ed intimoriti, e quasi a tal vista stanno essi pure per retrocedere.

Si sostiene poi da alcuni, ed anche da qualche membro dell'ufficio, che il tavolo per scrivere le schede fosse collocato in modo che gli astanti potevano leggere il nome che l'elettore scriveva, ma pare, fra discrepanti testimonianze, che ciò si potesse piuttosto indovinare dal tratto caratteristico di penna, che importava descrivesse sulla scheda, chi scriveva il nome di Panattoni.

Per ultimo, senza soffermarsi su altre non gravi irregolarità, si nota come sieno state presentate dal nominato farmacista Bientinesi due lettere del Simonelli ad esso lui dirette, del seguente tenore:

« Alcuni elettori di cotesto collegio mi hanno fatte delle premure perchè accettassi la candidatura per la prossima elezione. Io dubito forte siano fuochi di paglia e non vorrei espormi senza necessità a un fiasco. Ditemi francamente come credete che stiano le cose, ma se vi piace di rendervi al desiderio mio scrivetemi subito, chè non vorrei impegnare inutilmente alcuno. »

La seconda lettera è questa:

« Da quello che mi viene detto da diverse persone, e dal vedere il vostro nome sotto il manifesto Panattoni debbo ritenere che voi osteggiate la mia elezione. Io non avrei nulla da dire su ciò, se voi di tempo in tempo non foste venuto a casa mia ad offrirmi il vostro voto. Spero non lo vorrete negare. In ogni caso vi sono testimoni per certificarlo. Se avete creduto sia uomo da lasciarmi canzonare da voi, vi siete ingannato e molto. La condotta vostra mi parrebbe così abietta che non posso prestarvi ancora completa fede. Attendo dunque una vostra lettera fino a venerdì, e poi o io stesso o qualcuno dei miei amici verranno a svergognarvi pubblicamente. Alla vostra età non sarebbe più l'ora di ricevere lezioni, sareste invece al caso di darne. »

Vediamo ora quale è il risultato dell'inchiesta a riguardo della sezione di Chianni.

In questa sezione tutti o quasi tutti i membri del Seggio e gli elettori chiamati a deporre, attestano:

Che nella prima votazione gli elettori o portavano la scheda già preparata, oppure la scrivevano in una delle sale separate da quella dove stava il Seggio come erasi sempre praticato nelle precedenti elezioni;

Che nella votazione di ballottaggio invece si collocò il tavolo per scrivere le schede, su di un pianerottolo rimpetto ad un uscio esistente un po' indietro ed a sinistra del tavolo del Seggio sì che, la seggiola sulla quale sedeva l'elettore per scrivere, aveva le due gambe posteriori sul limitare della sala di votazione, le due anteriori sul pianerottolo e l'elettore voltava il dorso al Seggio;

Che avendo il sindaco locale, membro del Seggio, ed altro scrutatore riferito come gli elettori ripugnassero dallo scrivere il voto sul tavolo collocato troppo in vista

degli astanti siasi, per comune accordo fra i membri del Seggio, adottato lo espediente di socchiudere il battente della porta in modo obliquo contro la seggiola posta per la scritturazione delle schede;

Cotesto scenario, come lo si chiamava da alcuni testimoni, sarebbe stato così mantenuto per il tempo necessario a scrivere due o tre schede, quindi spalancata l'imposta di nuovo; invece altri sostengono che l'accennata semichiusura durasse pendente tutto il tempo in cui si scrissero ben venti schede.

I più attestano che gli elettori scriventi non potevano essere debitamente sorvegliati e si citano vari fatti in prova. Uno scrutatore trovò, per esempio, sotto il tavolo due schede, di quelle distribuite dal seggio, non scritte. Nello squittinio dei voti sarebbero state trovate, secondo alcuni, due schede scritte su carta rigata (le schede dell'ufficio erano di carta bianca non rigata); secondo altri una sola scheda scritta con inchiostro rosso.

Avvi un altro fatto: un elettore Falchi presentatosi al seggio per deporre una scheda che teneva già preparata, fu rinvio; egli lacerò la scheda, e volle andare, non ostante le osservazioni dell'ufficio, a scriverla fuori della sala, e questa scheda fu ciò non ostante dall'ufficio ricevuta senza difficoltà.

A riguardo dei fatti di politica corruzione stati denunciati, noto che un Alemanno Regolini, esattore comunale di Chianni, conferma quanto aveva prima ammesso con altri, di avere egli stesso, cioè, dato ad un Nicolao Gambicorti lire 10 perchè votasse pel Panattoni; un Giuseppe Nannini confessa al sindaco Rossi ed al dottore Salvadori che il detto Gambicorti, dopo avergli promesso lire 10 per l'accennato scopo, non gliene aveva date che 5, onde egli intendeva di agire in giudizio per ottenere il residuo.

Un Galleassi Secondo depone di avere ricevuto da Alessandro Baci-Tani incarico di sborsare agli elettori restii lire 2 perchè votassero per l'avvocato Panattoni.

Eccovi la lettera cui accenna il Galeassi:

« Siamo di nuovo all'elezione del deputato parlamentare, ed il vecchio nostro rappresentante non puole più concorrere a motivo della sua nomina a senatore. Vi sarebbe però suo figlio avvocato Carlo Panattoni il quale oltre all'aver moltissima capacità come avvocato, riunisce in sè molte belle doti le quali fanno rendere caro l'uomo all'altro uomo; egli sarebbe insomma il deputato per noi, giacchè con niuno egli sdegna parlare, tutti ascolta, ed a tutti rende ragione del suo operato. Ti prego però, a voler votare in suo favore ed a persuadere gli elettori che conosci a fare altrettanto. Di più se ve ne fossero dei restii paga pure una lira o due che io ne resto responsabile.

« Certo della buona riuscita, ti anticipo i miei ringraziamenti uniti ai miei saluti, pregandoti a volerli partecipare in famiglia ed amici, mentre mi dico, con preghiera di una replica, ecc. »

Non pochi altri fatti di corruzione dai testimoni furono enunciati nel corso della inchiesta, ma la Giunta credette superfluo lo appurarne la verità. Per la qual cosa io, trasportando i miei cortesi colleghi da Chianni alla sezione di Lari, verrò esponendo loro i fatti principali relativi a cotesta sezione.

Anche qui elettori di un partito e dell'altro furono portati al luogo della votazione gratuitamente e spesi.

Il locandiere Gritta, di Lari, alludendo alla votazione di ballottaggio in Lari, « intese dire che il pranzo per gli elettori, la biada e lo stallaggio delle loro bestie venivano pagati dal Panattoni o dal Simonelli o da chi per loro, secondochè si trattasse di elettori favorevoli all'uno od all'altro candidato. Ebbe molto concorso, e pagavano a gruppi, cioè uno della compagnia pagava per tutti. »

Il vetturale Bondinelli, di Lari, dice che, dopo il ballottaggio, l'avvocato Carlo Panattoni gli pagò un conto di sette od otto lire per stallaggio di cavalli nel giorno della votazione. Non sa se fossero cavalli di elettori o di congiunti del prelodato avvocato.

Iacopo Bicchisecchi, altro vetturale, avrebbe colle sue carrozze trasportato da Terricciola a Lari elettori di un partito e dell'altro; mezzi di trasporto, egli dice, biade, vitto per gli elettori di parte Panattoni furono pagati da Pietro Franciosi; per quelli del partito Simonelli, da Grassi Eugenio, impiegato negli spedali di Pisa.

Altri principali fautori avevano in Lari i due candidati. Il sindaco di quel comune annovera, per il Panattoni, Marco Marchetti, di cui sopra si fece menzione, cavaliere dottore Angiolo Panattoni, già ricordato, un canonico Lodovico Panattoni, Carlo Giomi e fratelli Perraymond; pel Simonelli, Francesco ed avvocato Tito padre e figlio Gotti, Pietro Norci, Pierini Ubaldo.

Ma, oltre questi, il farmacista Pietro Franciosi, nominato dal Bicchisecchi, ammette di essersi, come amico della famiglia Panattoni, adoperato a procurare voti; andò, innanzi la prima votazione, dal falegname Anastasio Delbravo, gli chiese se sarebbe andato a votare pel Panattoni; l'altro rispondeva che non andava, perchè eravi la scomunica.

Si ritornerà in seguito al Delbravo; intanto il Franciosi, accennando all'Eugenio Grassi sopra ricordato, dice che costui, recatosi in Terricciola innanzi la prima votazione, rimastovi anche fra questa e la seconda, lo consigliasse ripetutamente ad unirsi al partito Simonelli, e, stante le sue negative, il Grassi lo richiamava a pensare che il Simonelli avrebbe potuto fargli perdere il posto di custode degli Innocenti, cui era annessa l'annua mercede di lire 200, ed ottenere che gli fosse mandato ordine di chiudere la farmacia che egli Franciosi irregolarmente esercitava.

« A queste minacce indirette, prosegue il Franciosi

nel suo esame, io rispondeva che non m'importava di perdere le 200 lire, e che avrei pur anche chiusa la farmacia, avendo modo di vivere egualmente.

« Invero, soggiunge, nel febbraio ultimo fu dalla prefettura scritto al sindaco che m'invitasse a chiudere la farmacia, come la Giunta rileverà dalla lettera che le trasmetterò. »

Narra poi il Franciosi come, morto il di lui padre nel marzo 1871, e, sapendo egli di non potere, senza diploma, continuare in quell'esercizio, nell'ottobre o novembre ultimi facesse fare officio presso la prefettura onde ottenere dilazione per mettersi in regola; gli si rispose che era d'uopo si rivolgesse al Ministero dell'interno, ed intanto gli fu permesso di continuare nell'esercizio della farmacia.

Siccome però cotesto fatto della chiusura della farmacia sembra essere dal Franciosi ritenuto quale conseguenza delle parole del Grassi, così gioverà accennare come il Franciosi facesse tenere poi alla Giunta d'inchiesta una nota della prefettura di Pisa datata 22 febbraio ultimo, diretta al signor sindaco di Terricciola, nella quale, accennandosi ad una precedente domanda del Franciosi presentata a quella prefettura, nello scopo di essere precariamente autorizzato alla vendita dei medicinali sotto la sorveglianza del medico locale, si « prega il prelodato signor sindaco di far conoscere al ricorrente, che la di lui domanda non può venire accolta favorevolmente, non essendo permesso in verun modo di autorizzare alcuno alla vendita di medicinali in una farmacia, se non è munito del diploma d'idoneità, o non siavi autorizzato da speciale permesso del Ministero dell'interno, giusta l'articolo 97 del regolamento annesso alla vigente legge sulla sanità pubblica. »

La Giunta si procurò anche il ricorso del Franciosi, cui accenna la nota della prefettura, e questo porta la data del 18 gennaio 1872 posteriore alla elezione.

Proseguendo nella disamina della deposizione Franciosi, egli sostiene corresse voce che l'Eugenio Grassi spendeva dei denari per comperar voti e che fra coloro che ne accettarono, vi fosse l'Anastasio Delbravo ed un Antonio Salvini. A quest'ultimo anzi il Gotti padre si sarebbe nella sala della votazione avvicinato, parlandogli in modo misterioso. « Allora, dice il Franciosi, io mi appressai al Salvini, che era uno dei miei, e gli dissi all'orecchio: tu sei mio; ed il Salvini con serietà: la volontà è libera. Allora io: ho capito, costui ha mangiato. »

Alessandro Piazza, altro dei protestanti, ricorda una lettera anonima indirizzata a sua moglie, da lui presentata nello scopo di dimostrare come si tentasse di tenere lontano gli elettori dall'urna.

La lettera infatti porta il bollo postale da Pontedera, 5 gennaio 1872, *Annina Piazza, Soiana*. E nell'interno si legge: « Annina, il tuo marito domani l'ammazzano a Lari; ciò per regola. »

Il Piazza soggiunge che la lettera fortunatamente capitò in sue mani e che egli, non facendone caso, andò a votare.

Parlando poi dell'Eugenio Grassi, dice che stette in Terricciola tutto il tempo delle operazioni elettorali; nei giorni della votazione si recava a Lari, si poneva ritto presso l'entrata alla sala della votazione ed il testimonio l'avrebbe veduto egli stesso tutte due le volte. Ha poi udito dire che il Grassi parlasse a diversi elettori man mano che entravano nella sala, tirandoli in disparte.

L'Eugenio Grassi risponde di non essere elettore nel collegio di Lari, nè avervi preso parte od esercitata influenza in quelle operazioni elettorali. Ammette essersi recato in Terricciola presso un suo congiunto nella seconda festa di Ceppo e di essersi recato a Lari in occasione delle due votazioni, anzi nell'ultima sarebbe stato designato come emissario del Simonelli, circondato da giovinastri ed urlato sì che si tenne in disparte ed alla sera partì.

Ammette di aver parlato col Franciosi e di avere dallo stesso udito che votava per il Panattoni; nega tutte le altre circostanze, e sul punto della farmacia sostiene ignorasse che il Franciosi non era matricolato (*sic*).

Siccome poi si era detto che egli Grassi avesse comperato il voto del Delbravo Anastasio mediante 50 lire, il Grassi risponde non conoscere costui, non essersi per nulla adoperato per procacciare voti a favore del Simonelli, nè avere mai speso nè promesso danaro a questo scopo.

E posto che per la seconda volta si accenna a codesto Anastasio Delbravo di Terricciola è d'uopo che io vi esponga come il testimonio Donato Casati, parlando col Delbravo della elezione ultima del deputato, questi gli dicesse: « *per me non vado a votare per alcuno se non mi danno almeno 45 o 50 lire.* » Il Casati, ciò udito, lo condusse dal Franciosi e questi spiegò al Delbravo essere egli autorizzato a dargli le spese del viaggio e vitto. Il Delbravo alzò allora la mano con le cinque dita spiegate, ed interrogato se volesse con ciò chiedere cinque franchi, il Delbravo rispose che aveva già in mano 50 franchi dalla parte di Simonelli e che per uguale somma avrebbe volentieri preferito il Panattoni, ma il Franciosi rinnovando l'offerta già fatta del vitto e trasporto, la trattativa fu troncata.

Il Franciosi concorda col Casati su questo fatto. Il Delbravo invece pur ammettendo di essere andato nella farmacia Franciosi, ne spiega lo scopo di scoprire, cioè, se fosse vero che i partigiani del Panattoni comperassero voti; il Franciosi gli avrebbe offerto poche lire, ed egli stette zitto e rise. Negò di avere avuto danaro od offerte nell'interesse del Simonelli, come pure di aver ciò detto ad altri, o di avere parlato al Franciosi della scomunica.

Altro fatto. Un certo Giuseppe Bertoli, di Pastina, dopo avere votato pel Panattoni nella prima votazione, fra questa e l'altra di ballottaggio viene indotto da un Giuseppe Bocci, di Orciano, e Giuseppe Romboli, di Pastina a votare pel Simonelli, minacciandolo che in caso contrario la sua nipote Eletta Bertoli che seguiva il corso delle scuole normali in Lucca, sarebbe stata espulsa entro otto giorni e se l'avrebbe veduta giungere a casa.

Soggiunge il Bertoli che, per evitare alla sua famiglia codesta disgrazia, votò nel ballottaggio pel Simonelli. Produsse due lettere sottoscritte Bocci Giuseppe, datate 27 e 29 dicembre 1871, dalle quali risulta che lo si invitava a recarsi in casa del Giuseppe Romboli, pure di Pastina, perchè lo scrivente aveva a dirgli cose per parte del cavaliere Cursio Pieri, sindaco di Rosignano.

Codesto Romboli Giuseppe è pure nominato da Giuseppe Livocci, Agostino Tonello, Emilio Bertoli, tutti di Pastina (Lari).

Anche costoro, dopo avere deposto di essersi spontaneamente recato in casa dell'avvocato Leopoldo Bocci a chiedere consiglio sul deputato a preferirsi, ed essendo loro suggerito il Panattoni figlio come uomo degno, avere essi stessi offerto a garanzia la loro firma che fecero sopra un foglio, soggiungono che, dopo questo fatto, si recarono in casa del Romboli il quale li eccitava con promesse di danaro a votare pel Simonelli.

Al Livocci, onde inducesse gli altri due, sarebbero state offerte lire 15, agli altri due lire 4, indi lire 4 50, infine, oltre ciò, anche la più volte ripetuta esibita « *della cibaria, preso e riposto (sic)*, offerte queste, al dire di tutti tre, respinte. »

Il Romboli ammette di essere stato incaricato dal Bocci di Orciano di trovar voti pel Simonelli nel comune di Santa Luce; ammette di avere per questo scopo parlato con vari elettori ed anche con Livocci, Tonello, Giuseppe ed Emilio Bertoli offrendo loro i mezzi di trasporto e quattro franchi; offerta accettata, ma la parola non fu mantenuta.

Il Giuseppe Bocci, ammalato, non potè recarsi a Rosignano ove era stato chiamato dalla Giunta.

Finalmente il sacerdote Giuseppe Piazza, di Soiana, depone che, nel giorno della Epifania, 6 gennaio ultimo, un Giuseppe Belcari, dei Bagni di Casciana, recatosi in sua casa gli domandò, se andava all'indomani in Lari a votare, ed interpellato del perchè di tale domanda, il Belcari avrebbe risposto che era fuori (*sic*) per guadagnare qualche cosa giusta l'incarico avuto di comperar voti pel Simonelli, e che già aveva fatto qualche cosa in Terricciola.

Il Piazza allora gli dichiarò apertamente che rivolgendosi a lui pel cennato scopo aveva sbagliato strada, al che il Belcari soggiunse che si sarebbe accontentato di una astensione, per la quale esso Piazza avrebbe

potuto guadagnare una buona messa, e dietro nuovo rifiuto, non se ne parlò più.

Il Giuseppe Belcari dice di avere ricevuto, per mezzo di un suo fratello, l'incarico da un fautore del Simonelli di trovare elettori che si astenessero dal votare per Panattoni, ma egli si limita a sostenere che si recò a votare.

Il Belcari Ranieri, in presenza del fratello, non negò l'incarico da esso comunicatogli.

Del pari un Domenico Cammilli depone che nel giorno del ballottaggio s'incontrava con un suo zio, Cammillo Nannini, il quale gli aveva dichiarato prima di votare pel Panattoni, ed interrogatolo ebbe ad udire che egli doveva dare il voto al Simonelli, per impegno preso col Ferruccio Ciampollini, il quale gli aveva dato lire due pel tabacco, ricordandogli anche che esso Nannini aveva bisogno di transitare sui di lui fondi.

Non si poterono trovare il Nannini ed il Ciampollini.

Altri fatti enunciati in atti io tacerò perchè non totalmente appurati, e perchè la Giunta credette, allo stato delle risultanze che io riferii, di poter sottoporre senz'altro alla approvazione della Camera una definitiva proposta.

Mi sia solo permesso, prima di leggervi qui, per debito d'imparzialità, due dichiarazioni del presidente del Consiglio provinciale e del sindaco di Pisa. Il primo dice: « Io non mi sono mai mosso da Pisa, nè ho avuto alcuna ingerenza nella elezione di Lari. Ho però la ferma convinzione che il risultato della votazione sia dovuto alla stima che si ha pel Simonelli ed ai meriti che gli si riconoscono per quanto ha fatto in servizio della provincia e del comune; ritengo incapace il Simonelli di avere per sè stesso adoperato mezzi obliqui onde riuscire in una candidatura la quale gli fu, più che cercata, offerta. I fautori del Simonelli, parlo di quelli che conosco io, sono egualmente incapaci di adoperare mezzi illeciti. L'avvocato Carlo Panattoni non gode in Pisa riputazione di capacità; ha trovato appoggio in alcuni signori, sul conto dei quali non potrei dire nulla di sfavorevole, ma che erano mossi dallo spirito di partito che divide questa città. »

Eccovi la dichiarazione del sindaco: « Io sono convinto che l'elezione del Simonelli è dovuta ai meriti che egli ha verso la provincia ed il comune di Pisa ed alle qualità sue personali, e non a raggiri o mezzi illeciti, che egli o le persone che ne propugnavano la elezione abbiano adoperato. Conosco alcuni di quelli che hanno sostenuto la elezione Simonelli qui in Pisa e sono persone incapaci di ricorrere a mezzi illeciti. Anche l'avvocato Panattoni Carlo ha avuto in Pisa persone di riguardo che lo hanno sostenuto. Ma pur di queste io non potrei dire nulla di meno favorevole. Pisa è travagliata dalla divisione di due partiti che si osteggiano accanitamente ed osteggiano tutto quanto viene dal partito contrario. È uno stato di cose deplorabile; ed al quale attribuisco anche la divisione che

si è manifestata nell'occasione dell'ultima elezione. » Io quindi, come relatore, giunto a questo punto, sento il dovere di ringraziare i miei egregi colleghi della cortese attenzione di cui vollero onorarmi pregandoli, per ultimo di ascoltare la proposta della Giunta, la quale è così concepita:

« La Commissione

« Considerando che i fatti raccolti e le informazioni assunte dalla Giunta d'inchiesta bastano a provare:

« Essersi violate in questa elezione alcune delle più essenziali formalità e disposizioni della legge elettorale;

« Essersi inoltre usati atti di corruzione e di pressione tali da rendere, nella votazione di ballottaggio, manifestamente incompleta la libertà e la spontaneità del voto di molti elettori di quel collegio;

« Considerando ancora che nell'interesse della moralità elettorale gravemente offesa importa di constatare coi mezzi giuridici, anche per gli effetti di legge, tutta la gravità e il carattere di questi fatti;

« Propone ad unanimità di voti:

« 1° Che la Camera dichiari nulla l'elezione del giorno 7 gennaio avvenuta nel collegio di Lari;

« 2° Che si trasmettano gli atti dell'inchiesta all'onorevole ministro guardasigilli perchè provochi il procedimento nella via giudiziaria. »

**PRESIDENTE.** Se nessuno domanda la parola, metterò ai voti le conclusioni della Commissione, che sono per l'annullamento delle operazioni elettorali del collegio di Lari e per la trasmissione degli atti all'autorità giudiziaria, perchè proceda a termini di legge.

(Sono approvate.)

Essendo approvate le conclusioni della Commissione, dichiaro vacante il collegio di Lari.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1872.

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

La discussione era rimasta al capitolo 63, *Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane*, lire 5,683,756.

È iscritto su questo capitolo l'onorevole Lacava.

**LACAVA.** Mi associo ben volentieri agli elogi fatti dall'onorevole relatore Depretis circa il modo come è spinta la costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane.

Di ciò era persuaso, dappoichè l'egregia persona che sta a capo della direzione generale delle strade, in cui si comprendono anche quelle della rete stradale delle provincie napoletane vi porta tutta quell'alacrità che è possibile. È quindi con tutto piacere che io mi associo in ciò all'onorevole Depretis, il quale è così



parco di lodi da ritenersi che quando le fa, è segno che sono meritate.

Soltanto, da parte mia mi permetto di pregare l'onorevole ministro che questa alacrità con cui è spinta la costruzione di questa rete non venga meno, e che, come ora i lavori sono sviluppati in grande proporzione, così si continuino, affinchè la costruzione sia compiuta nel termine stabilito dalla legge 27 giugno.

Mi permetto poi di osservare all'onorevole mio amico Depretis che egli non avrebbe dovuto togliere altre lire 500 mila dalla definitiva previsione di quest'anno e trasportarle, come ha fatto, al bilancio dell'anno venturo.

Se egli è vero che i lavori sono sviluppati, se è vero che noi abbiamo impegnata la somma di 11 milioni e più per i lavori della rete stradale, non mi pare che fosse stato conveniente di rimandare questa somma, tanto più che lo stesso onorevole Depretis dice che il ministro, chiamato nel seno della Commissione a dire se questa somma poteva oppure no essere spesa, abbia dimostrato che, non solamente sarebbe spesa, ma che probabilmente ne sarebbe spesa una maggiore della prevista.

Ho voluto fare questa osservazione all'onorevole relatore, non perchè io non sia anche persuaso che veramente quella somma può senza scapito alcuno rimandarsi al bilancio venturo, ma soltanto perchè mi sarebbe più piaciuto che, stante lo sviluppo dei lavori nella rete stradale e le dichiarazioni del ministro fatte nella Commissione, queste 500 mila lire rimandate all'anno venturo fossero rimaste nel bilancio definitivo di quest'anno.

**DEPREHS, relatore.** Io prego l'onorevole Lacava e quanti s'interessano alle spese che stanno iscritte in questo capitolo a persuadersi che le somme stanziare sono quelle da pagarsi, non da impegnarsi dentro l'anno 1872, e che, quando alla Commissione fosse sorto il menomo dubbio che la somma stanziata fosse insufficiente pei pagamenti da farsi nel 1872, la Commissione non avrebbe esitato un momento, non solo a rimettere le 500 mila lire, che essa crede non potersi spendere quest'anno, e che si spenderanno non prima del 1873, ma a rimettere anche o in tutto o in parte quel milione di lire che il ministro ha levato, prima della Commissione, dalle competenze del 1872, perchè ha riconosciuto esso stesso che non si potevano pagare nel 1872 e che si sarebbero pagate nel 1873.

Tutta la questione consiste nell'intendere la portata pratica delle parole.

Le spese si fanno, anzi i lavori oltrepasseranno le spese previste, ma non si potranno pagare integralmente i lavori fatti entro l'anno 1872.

Veda l'onorevole Lacava, anche così improvvisamente che delle somme citate da lui il ministro ha impegnato e riconosciuto come spesa impegnata la somma di 11 milioni, come quella che si farà quest'anno. De-

duca da questi 11 milioni i pagamenti già fatti, che sommano a 4 milioni, e vedrà che restano 7 milioni da spendere in quest'anno.

Ora, fra questi 7 milioni di spese si calcolano le scadenze che si prevedono al 31 dicembre di quest'anno, e che evidentemente non saranno pagate che in gennaio o febbraio dell'anno venturo.

Avendo esaminati i contratti, io ne potrei indicare parecchi. Se l'onorevole Lacava lo desidera, io gliene citerò qui uno dei grossi, la strada dalla Ravindola ad Alfidena, che è una spesa in totale di lire 1,310,000, delle quali se ne sono pagate fino al 31 dicembre 1871 lire 579,000 all'incirca. Secondo il contratto i lavori dovrebbero essere compiuti al 31 dicembre di quest'anno.

Qual è la somma che resta a pagare? Lire 730,000, ma queste lire 730,000 non si pagheranno in dicembre, se ne pagheranno lire 400 o 500,000, le altre 200,000 lire saranno pagate, andando esattissimamente l'esecuzione del contratto, in gennaio o in febbraio del 1873. È dunque solamente per uniformarsi alla legge, la quale vuole che il bilancio di definitiva previsione si regoli sui pagamenti e non sugli impegni, che si è fatta questa deduzione di 500,000 lire, concordata del resto tra la Commissione ed il Ministero.

Spero che queste spiegazioni basteranno a persuadere l'onorevole amico Lacava che la Commissione ha proceduto con tutte le cautele.

Ma c'è poi anche un'altra ragione. Vedrà l'onorevole Lacava che nell'anno prossimo noi, secondo la legge, dovremo iscrivere nel bilancio per queste spese 3 milioni di lire; quest'anno ella vede che abbiamo 5,600,000 lire. L'anno venturo, cioè quando ci sarà una maggiore quantità d'opere appaltate, ed anche una maggiore quantità di pagamenti da farsi, avremo 3 soli milioni. Ed io lo dico fin d'adesso: non basteranno, anche aggiungendo il milione di lire che il ministro ha rimandato al 1873 e le 500 mila lire aggiunte dalla Commissione e che la Commissione rimanda al 1873, portando così lo stanziamento del 1873 a 4,500,000 lire. Ripeto che non basterà questa somma, bisognerà che il Ministero, nel bilancio di prima previsione, proponga addirittura una somma maggiore, perchè, come ho detto, l'esecuzione della legge del 1869 per le strade delle provincie napoletane procede in modo che i lavori tutti saranno ultimati prima del termine che la legge ha previsto, bene inteso se continuano ad essere diretti coll'alacrità che la Commissione non ha esitato ad encomiare. Credo che queste spiegazioni basteranno a persuadere l'onorevole Lacava.

**LACAVA.** Dopo le dichiarazioni dell'onorevole mio amico Depretis e specialmente per le ultime osservazioni di lui, cioè, che nel bilancio di prima previsione dell'anno venturo venga accresciuto il fondo dall'onorevole ministro, io non insisto nella proposta che intendeva di fare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pepe è iscritto su questo capitolo.

*Voci.* Non c'è.

In tal caso parli l'onorevole Larussa.

**LARUSSA.** La Camera ricorda che sono stato io il primo a promuovere la discussione sulle somme assegnate al presente capitolo ed al capitolo 144, sostenendo di doversi preferire la proposta ministeriale a quella della Commissione.

Dopo i discorsi però dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dell'onorevole relatore Depretis, non intendo persistere nel mio proposito, tostochè si è assodato in fatto che, sia che resti segnata in bilancio la cifra proposta dal Ministero, sia che si lasci quella fissata dalla Commissione, si ha sempre un largo margine per fare progredire in quest'esercizio i lavori della rete stradale nelle provincie napolitane e delle strade ferrate calabro-sicule.

E, prima di passare oltre, colgo l'occasione per dichiarare all'onorevole Depretis che egli ha franteso le mie parole in occasione della discussione generale, come avrà potuto convincersi leggendo il resoconto ufficiale.

Infatti, manifestando alla Camera che la Commissione aveva proposto la riduzione delle somme per le opere di che trattasi nel bilancio di prima previsione, mi sono valso delle seguenti parole: « mi permetta l'onorevole relatore Depretis, pel quale ho stima e rispetto altissimo, che io, come deputato obbligato a tutelare gli interessi delle provincie meridionali, gli faccia di ciò un appunto. Voglio sperare che ei farà buon viso alla mia istanza di declinare volontariamente dall'assunto, e la Camera non avrà motivo a pentirsi della moderazione usata... »

Vede bene, onorevole Depretis, che, stando anche l'errore in cui si è incorso nella stampa, non evvi motto che portasse alla sua idea di spingerlo a declinare l'incarico della relazione.

Mi rivolgo adunque al signor ministro per pregarlo di spingere alacremente l'esecuzione dei lavori stradali nelle provincie del Napolitano, affinchè non si riproducesse nel venturo anno ciò che si verifica in questo, l'esuberanza cioè dei fondi ad essi attribuiti. Nel mezzogiorno d'Italia la questione della viabilità deve essere guardata altresì sotto il rapporto della pubblica sicurezza, e per ciò spero che i miei colleghi non mi faranno appunto, se nel Parlamento interesse il signor ministro per la provincia di Catanzaro.

Nella legge del 27 giugno 1869, fra l'altro, fu stabilita la costruzione di una strada nazionale da Soveria dei Mannelli, per Nicastro, al secondo ponte del Lamato.

Intanto per questa strada, sopra di un solo tronco sono incominciati i lavori, e per altri due sono in corso gli adempimenti.

Nell'anzidetta legge, fra le strade provinciali di seconda serie, venne compresa la costruzione di una

strada importantissima per le comunicazioni fra i molti paesi sparsi in una regione ove in atto è sconosciuta interamente la viabilità, e pel servizio della sicurezza personale contro il brigantaggio, cioè la strada che dalla nazionale della Sila, in provincia di Cosenza, passa per San Giovanni in Fiore, nella provincia di Catanzaro e deve arrivare fino a Cutro per Parenti a Rogliano.

Per tale strada, divisa in tre tronchi, tuttavia si stanno praticando gli studi.

Se abbiamo, per come si è concordato, grosse somme in bilancio da spendere per le strade, spetta all'amministrazione la cura di non far restare lettera morta la legge del 27 giugno 1869, dopo tre anni di vita.

Debbo fare notare alla Camera che la provincia per la quale io parlo ha compito i suoi impegni, stanziando annualmente nel proprio bilancio la somma corrispondente alla rata di spesa per la detta strada di seconda serie, e della quale è lo Stato quello che deve curare la costruzione.

Arroge, in quanto alle strade della terza serie, giusta la citata legge del 1869, che l'amministrazione provinciale sta costruendo quella da Catanzaro a Chiaravalle, e ha già rimesso al Ministero i progetti dell'altra da Monteleone a Metramo, di cui ieri l'altro ho sollecitata l'approvazione.

Non intendo fare un carico all'ufficio tecnico governativo di Catanzaro del ritardo da me deplorato; mentre constami la diligenza del personale che lo costruisce. Esso deriva, a mio avviso, dacchè il numero degli ingegneri non è sufficiente al disimpegno di tutti gli affari della provincia, i quali non sono pochi.

Io ben volentieri ho votato l'aumento del capitolo del personale del corpo del Genio civile, essendo risaputo che chi vuole il fine, deve adoperarne i mezzi.

Siccome ho ferma fiducia che, stabilito in Calabria un buon sistema di viabilità, si muteranno le sue condizioni morali ed economiche, e poichè è propizio il momento, da tale intendimento mostrandosi animato l'attuale prefetto di Catanzaro, il quale specialmente ha già preso a cuore la costruzione delle strade comunali obbligatorie; così non posso dispensarmi di rivolgere all'onorevole ministro una preghiera, e se vi farà, come m'auguro, buon viso, se ne conseguiranno i desiderati vantaggi.

Prego adunque il signor ministro di fermare la sua attenzione su quanto io ho avuto l'onore di accennare di sopra; e per affrettare gli studi delle strade da costruirsi a cura dello Stato, aumentare, in via di urgenza e temporaneamente, il personale dell'ufficio tecnico di Catanzaro.

Così ho finito, e rendo grazie alla Camera della bontà avuta di ascoltarmi, nella posizione eccezionale in cui trovai.

**MORELLI SALVATORE.** Io, avendo riguardo alla eccezio-

nale situazione della Camera, mi limito a fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli per lettera mi assicurò che avrebbe soddisfatto i desiderii dei municipi e del Consiglio provinciale di Terra di Lavoro premurosi per la costruzione della strada consortile Sessa-Mignano, categorizzandola fra quelle alle quali la legge del 1868 assegna un sussidio nazionale. Oggi io desidero da lui la conferma di quella promessa, acciò questa via tanto necessaria ed urgente all'industria ed al commercio d'una sì importante regione agricola, usufruisca, senza indugio, una parte della somma stanziata in bilancio per tali costruzioni.

**DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici.** È una strada obbligatoria?

**MORELLI SALVATORE.** Sicuramente, quella stessa di cui le scrissi e le parlai lungamente dopo Pasqua ultima, e su cui ella ebbe la cortesia rispondermi una lettera affermativa che io inviai ai miei elettori. Le faccio poi un'altra raccomandazione, onorevole ministro, ed è questa. Il Governo deve ancora soddisfare ai proprietari eredi di Ferriero Giuseppe da Carinola, ed ai signori Giuliano Fusco, Gennaro Passaretti ed altri cittadini di Cassano, il prezzo del terreno che venne occupato in varie zone della via nazionale da Carinola per Cassano. Sono quindici anni oramai che quei proprietari aspettano il prezzo del loro terreno non solo, ma si fa ancora loro pagare la fondiaria sulla proprietà che usufruisce lo Stato.

So che l'onorevole ministro ha emesse delle disposizioni in proposito, perchè egli stesso me ne scrisse; ma vedendo tanto indugio all'adempimento d'un dovere; vedendo che viene applicato un trattamento diverso a questi creditori del Governo, pagando gli uni e dimenticando gli altri, io sospetto che sopra luogo ci debba essere qualche mano che trattenga l'attuazione degli ordini del signor ministro. In vista quindi di tale irregolarità, desidero che faccia atto di autorità, e richiami gli agenti locali cui diresse i suoi uffici, all'affrettamento della giustizia alla quale hanno diritto onesti agricoltori, e che è l'unico argomento per accreditare il Governo liberale, e l'onestà dei ministri.

**DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici.** Poco mi rimane a dire sulle osservazioni dell'onorevole Lacava, dopo le precise e complete dichiarazioni dell'onorevole Depretis. Esse dovrebbero averlo persuaso che le opere pubbliche ordinate dalla legge 27 giugno 1869 sono spinte con grandissima energia nelle provincie napoletane; e certamente il ministro, che dà ad esse tanto impulso, deve pel primo curare che i fondi occorrenti nel corso dell'esercizio siano messi in bilancio. Prevenendo i desiderii dell'onorevole Lacava, l'amministrazione, per non mettersi nell'impossibilità di operare efficacemente, provvide col bilancio di prima previsione allo stanziamento dei fondi che presumeva le potessero occorrere dentro l'anno 1872; e se ora ha

consentito al trasporto della somma di lire 500,000 nel venturo bilancio, gli è perchè ha considerato che questa somma, già assegnata per lavori da eseguirsi in quest'anno, dovrà essere pagata nel venturo esercizio.

Veramente non mi pare che anche l'onorevole Larussa, mi permetta la Camera di dirlo, abbia usato verso l'amministrazione quella benignità, che avrebbe potuto usarle.

Quando egli parlava di ritardi, e quando disse all'amministrazione: « giacchè avete i fondi, eseguite la legge » dava a divedere che l'amministrazione avesse bisogno di essere stimolata per fare il proprio dovere. La qual cosa veramente non mi attendeva dall'onorevole Larussa, dopo le dichiarazioni espresse dall'onorevole relatore e da me.

Se volessimo anche impegnare somme maggiori di quelle per cui la legge ci dà facoltà, potremmo farlo, perchè, oltre ai molti impegni già presi, abbiamo in corso di esame od ultimati non pochi progetti, e potremmo quindi concludere dentro l'anno altri numerosi appalti; ma in questo bisogna andare cauti, perchè non avvenga che si sorpassi nei prossimi esercizi il limite degli stanziamenti annuali prescritti dalla legge.

L'onorevole Larussa non deve poi credere che l'esecuzione di una legge che comprende tante opere, come è quella del 1869, sia ritardata solo perchè non fu possibile compilare il progetto di uno o più tratti di una data strada. Quella legge non impone di fare questo o quel tratto, ma di fare tutte le strade che essa comprende; e quando il Ministero si trova a tal punto nell'attuazione di quella legge, da poter compiere le opere anche prima del tempo fissato, credo che non possa usarsi la parola *ritardo*, nè che possano farsi degli eccitamenti all'amministrazione perchè eseguisca la legge.

Premesso ciò, fo osservare all'onorevole Larussa non essere perfettamente esatto ciò che egli diceva intorno alla strada da Soveria-Manelle a Nicastro. Questa strada si divide in tre tratti: il 1° da Soveria ad Acquabona fu già appaltato, ed il 24 aprile di questo anno si approvò il contratto; e so di certo che al 20 maggio vi lavoravano circa 400 operai al giorno. Tanto è lontano dal vero che su questa strada non si lavori.

Quanto al secondo tratto, da Acquabona alla Sella della Mollia, esso è stato pure appaltato, e, pendente della stipulazione del contratto, si è disposto d'intraprendere i lavori.

Per la costruzione del terzo tratto, dalla Sella della Mollia a Nicastro, l'ufficio tecnico di Catanzaro presentò il progetto in gennaio di quest'anno. In febbraio il Consiglio superiore dei lavori pubblici fu d'avviso che si dovesse riformare quel progetto. Questa riforma è stata ordinata e sollecitata, e si attende di giorno in giorno il rinvio del progetto modificato e corretto.

Veda dunque l'onorevole Larussa anche da ciò, che non pare che l'amministrazione abbia bisogno di eccitamenti.

Quanto al tronco da Cutro a San Giovanni in Fiore, si ricordi l'onorevole Larussa delle osservazioni che ho fatte. La legge del 1869 è una legge complessiva, ed ha dato all'amministrazione la facoltà di ordinare i lavori nel modo che crede migliore per condurli a compimento nel termine in essa prefisso; nè può pretendersi che si faccia prima piuttosto questo o quell'altro tratto, o che s'intraprendano tronchi intermedi. Il ritardo di un tratto non significa ritardo nella esecuzione della legge, quando le opere che si appaltano ed intraprendono, costituiscono, in complesso, un impegno tale da porre l'amministrazione nella necessità di esaminare se, tenuto conto dei fondi di cui potrà disporre nei venturi esercizi, sia possibile proseguire l'attuazione di quella legge coll'energia adoperata finora.

Del resto il tronco da Cutro a San Giovanni in Fiore fa parte della strada nazionale della Sila, della quale si costruiscono attivamente i tratti dal Vallone Cupo a San Giovanni in Fiore. Sappia l'onorevole Larussa, e lo saprà forse meglio di me, che i progetti dei seguenti tratti, per difficoltà locali, e specialmente per mancanza di sicurezza, non si poterono ultimare nell'anno passato, ma sono assicurato dall'amministrazione che già i medesimi sono in corso di compimento, e che dentro l'anno se ne potrà fare l'appalto.

*Voci a destra.* Ai voti! ai voti!

**MORELLI SALVATORE.** E a me non dice niente? (*Si ride*)  
**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Scusi, vengo a lei.

L'onorevole Morelli deve sapere che tutte le strade obbligatorie, per le quali si presentano i documenti voluti, hanno diritto di avere il sussidio di un quarto della spesa per la costruzione: ed io sono sempre lietissimo quando posso assegnare questo quarto a tutte le strade obbligatorie, le quali hanno le condizioni prescritte dalla legge.

**MORELLI SALVATORE.** E gl'indennizzi?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Per gl'indennizzi penseremo: sono cose speciali su cui non posso fare promesse generiche.

**MORELLI SALVATORE.** Ma mi ha scritto.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Farò esaminare quanto l'onorevole Morelli ha esposto alla Camera.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** « Capitolo 63. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 5,683,756.

« Capitolo 64. Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), lire 3,090,440.

« Capitolo 65. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzioni di ponti sulle strade provinciali di Sicilia (Spesa ripartita), lire 2,112,860. »

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

**FLORENA.** Nel 1865 fu spedito in Sicilia l'egregio ispettore senatore Possenti onde verificare lo stato delle strade nazionali stabilite colla legge 30 marzo 1862, n° 517, e di esaminare se alla detta rete di strade nazionali si dovessero aggiungere alcuni altri tratti. L'egregio uomo in una dotta ed elaborata relazione proponeva che la strada dalla marina di Santo Stefano a Nicosia fosse dichiarata nazionale, poichè quella strada, secondo la legge dei lavori pubblici del 1865, e precipuamente secondo l'articolo 10, aveva tutti i caratteri di una strada nazionale, poichè la stessa partendo da Santo Stefano Camastra che è situato sul mare settentrionale della Sicilia, andava a congiungersi a Terranova che giace sul mare opposto dell'isola, cioè al meridionale, percorrendo le tre importanti provincie di Sicilia, cioè Messina, Catania e Caltanissetta. Il Ministero nella Sessione del 1866 presentava speciale progetto alla Camera, perchè la proposta fatta dall'onorevole Possenti fosse convertita in legge.

Dopo breve discussione, nella quale prese parte l'onorevole mio amico Botta, quel progetto di legge, quasi ad unanimità, passò nella Camera. Anteriormente alla pubblicazione di quella legge, la strada dalla marina di Santo Stefano a Nicosia e da questo comune a Terranova, apparteneva alle tre suaccennate provincie della Sicilia, cioè Messina, Catania, Caltanissetta.

Le popolazioni delle tre provincie, quando fu pubblicata la legge del 28 giugno 1866, n° 3014, credevano che non si frapponesse ulteriore ritardo al compimento dei loro giusti e secolari desiderii, perchè essendo le risorse di quelle provincie limitatissime, naturalmente speravano che il Governo avesse provveduto nei lavori colla maggiore alacrità, moito più che coll'articolo terzo della citata legge per la rete delle strade nazionali in Sicilia era stata autorizzata la spesa straordinaria complessiva di circa 15 milioni di lire.

Però è stato veramente doloroso che le condizioni di quelle strade che prima appartenevano alle provincie, anzichè migliorare dopo che passarono a carico dello Stato, sono deteriorate, ed in una grande linea stradale di circa 200 chilometri, pel completamento della quale restavano a costruirsi soli 19 chilometri di strada circa, cioè 12 da Mistretta al Contrasto, limite tra la provincia di Messina e Catania, ed altri sette dal Contrasto a Nicosia. Per la costruzione di questi brevissimi tronchi non si è fatto quello che si poteva e si doveva praticare; sonosi fatti passare sei lunghi anni!

Il tronco di circa 12 chilometri, da Mistretta al Contrasto, per la intelligenza, zelo ed infaticabile attività dell'ottimo ingegnere Gaetano Priolo che redasse il progetto e che anche oggi raccomando alla benemerita del ministro, mercè ancora la promessa fatta dal benemerito municipio della città di Mistretta di

accordare un premio all'appaltatore, se consegnerà i lavori nel termine stabilito nel contratto d'appalto, ho tutta la certezza che in settembre sarà aperto alle ruote. Pel secondo tronco di strada dal Contrasto a Nicosia, consistente in quattro chilometri di nuova strada e tre circa per le opere di raffinamento e completamento di strada dal 1866 fin oggi, quantunque ci fosse un contratto d'appalto precedentemente fatto dalla provincia di Catania, non si è avanzato di un passo.

Io non voglio dire le cagioni, se vi sia stata una qualche condiscendenza e quali siano i motivi, perchè non intendo stancare la Camera che ha bisogno di andare avanti, tanto più che vedo mi presta come pel passato la sua benevola attenzione, ma risulta intanto che il ministro pel tronco dal Contrasto a Nicosia, anni or sono, fece redigere un progetto, che questo progetto che determinava i lavori fossero eseguiti dall'antico appaltatore, fu sottoposto al parere del Consiglio di Stato, che recisamente non l'approvò perchè, trattandosi di opera nuova a costruirsi, si doveva procedere ad un novello appalto, e colle forme dalla legge stabilite. Mi risulta ancora, che il ministro, che sempre invoca il parere del Consiglio di Stato, questa volta, e non so il perchè, non volle seguire il detto parere. Insomma ci sono stati tanti contrattempi da stancare la pazienza di tutti.

In prosiegua ho avuto delle informazioni che finalmente il Consiglio superiore, ritornando sempre sulla primitiva idea ad onta del parere del Consiglio di Stato, determinava che il progetto si dividesse in due parti, una da eseguirsi dall'appaltatore antico, cioè, in quanto alle opere suppletorie di circa 3 chilometri; e per la seconda parte concernente le nuove opere di circa 4 chilometri di strada a costruirsi, colle formalità di legge per gl'incanti si procedesse ad un novello appalto.

Quanto di sopra ho accennato ieri mi è stato confermato, ed io senza fare delle recriminazioni sul passato, ne sarei veramente lieto, molto più che mi è stato assicurato che questo secondo parere del Consiglio superiore sia dell'8 giugno corrente, dal Consiglio di Stato fosse stato confermato, sicchè a giorni sarà provveduto al nuovo appalto, ed alla esecuzione dei lavori affidati al comune di Nicosia che ne è l'appaltatore.

Io sono lietissimo e confido che l'onorevole ministro, il quale per i precedenti ritardi non ebbe alcuna colpa, come ha spiegato tutta la sua attività per le provincie napoletane, vorrà anche spiegarla per le provincie siciliane. Io spero l'onorevole ministro vorrà dirmi qualche parola di conforto per la pronta costruzione e completamento degli accennati sette chilometri di strada, la quale, replico, servirà ad aprire una linea stradale importantissima, la più importante della Sicilia, come quella, ripeto, che va a completare 200 chi-

lometri di strada, cioè dal mare settentrionale al mare meridionale della Sicilia, e fo riflettere ancora che urge provvedere, poichè, essendo il tronco dal Contrasto a Nicosia in un sito di montagna, se non si provvede alle opere adesso, verrà l'inverno e quindi le nevi, le quali impedirebbero la continuazione dei lavori, e noi, oltre i sei anni che abbiamo aspettato, saremo costretti attendere ancora un settimo od un ottavo anno. E, poichè nell'articolo 65 in discussione trovo pure [indicata la costruzione dei ponti sulle strade provinciali di Sicilia, mi permetterà la Camera che anche su questo argomento io faccia le mie osservazioni e delle raccomandazioni all'onorevole ministro. Al 1860, quando la Sicilia pel glorioso risorgimento italiano fece quell'eroica rivoluzione che ci ha condotto qui a Roma, il Borbone mandava in Sicilia, quale *alter ego*, il luogotenente generale Lanza. (*Ilarità generale*)

Il presidente del Consiglio non è generale, è medico. Il Borbone dunque spediva il suo *alter ego*, generale Lanza, con un decreto promettente che nella linea da Palermo a Messina per le marine si fosse costruita una strada ferroviaria. I Siciliani, che certe astuzie pur sempre le hanno, rammentaronsi del detto del poeta mantovano: *Timeo Danaos, et dona ferentes*, quindi respinsero dignitosamente la proposta fatta. Il Governo italiano non credette però approvare quel decreto; si disse che era stata una concessione politica per arrestare la rivoluzione ed altro, ma si avrebbe potuto riflettere che se quella legge era stata una concessione politica, pure si trattava di riparare ai torti fatti alle aspirazioni delle popolazioni siciliane. Colgo questa occasione per manifestare ai miei amici personali e politici, gli onorevoli La Porta e Depretis, autorevole relatore della Commissione del bilancio sui lavori pubblici, tutta la mia gratitudine per avere raccomandato al Ministero ed alla Camera, nella tornata del 18 andante, la costruzione di una linea ferroviaria tra Messina e Palermo per le marine, essendo la stessa la più diretta e naturale continuazione della linea ferroviaria tirrena Eboli-Reggio di Calabria. Ma ciò non è tutto. All'articolo 10 della legge sui lavori pubblici del 1865, messo a confronto coll'antecedente legge sui lavori pubblici, sta scritto:

« Sono strade nazionali le grandi linee stradali che nel loro corso congiungono direttamente parecchie delle città primarie del regno, o queste coi più vicini porti commerciali di prima classe. »

Io credo che in Sicilia non vi siano provincie nè capo-provincie più importanti di quelle di Palermo e Messina, nè porti più importanti di quelli di Palermo, Messina e Milazzo, essendo i primi due porti di prima classe ed il terzo di seconda classe.

Il carattere di nazionale a quella strada il Ministero non lo volle concedere; la legge del 1865 per quelle due provincie non fu rispettata. Forse perchè la innocente strada Palermo-Messina per le marine ebbe le

simpatie del Borbone, il Governo ha creduto sempre avversare lo immegliamento delle popolazioni di quelle provincie; ma si venne ad una concessione con lo stabilire che i ponti lungo la strada Messina-Palermo-marine, con la legge del 30 marzo 1862, fossero a carico dello Stato; ma ciò non si è tosto eseguito, poichè, fatti i progetti dei ponti, quei disgraziati progetti avevano sempre il piacere di viaggiare in tutti i vapori che partivano dalla Sicilia pel continente e con tutti i treni ferroviari; poichè, arrivati al Ministero, si facevano riposare un pochino, poi si faceva l'esame dei progetti, si proponeva una modificazione e poi si tornava a farne una seconda, una terza, una quarta; mentre si sarebbero potuti approvare i progetti, ordinando la esecuzione dei lavori con la modificazione tale o la tal'altra. E per la smania delle modificazioni è successo tante volte che si sono peggiorati i progetti dei ponti e si è compromessa la esistenza degli stessi.

Finalmente pare che questo vezzo si sia smesso e bisogna confessare che i lavori dei ponti nella strada da Palermo-Messina per le marine in certo modo procedono. Colgo questa occasione per raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la pronta approvazione del progetto sul torrente Tusa, poichè omai sono scorsi dieci anni e non si è pensato provvedervi; i lavori sono stati precedentemente appaltati e se non si dà incominciamento ai lavori in questa propizia stagione, si dovrebbe ancora attendere l'undecimo o dodicesimo anno, a seconda delle più o meno modificazioni al progetto ed i più o meno viaggi che allo stesso si faranno fare.

Ritornando sull'argomento aggiungerò che è successo ancora che al Ministero è venuta in mente la peregrina idea che per costruzione di ponti si debbano intendere le luci o le arcate di un ponte; le spalle e tutte le opere di completamento, le rampe di accesso ed altro, atte alla conservazione del ponte medesimo, essere obbligo delle provincie il praticarlo e non già dello Stato.

Ciò è veramente strano! Il supporre un ponte senza spalle, senza rampe di accesso, è lo stesso che voler supporre un uomo senza spalle e senza braccia. Mi sembra che siano opere attinenti ad un ponte tutte quelle che sono necessarie a congiungere la sponda di un torrente coll'altra. Inoltre, per malintese economie si sono fatti taluni ponti sul finire del torrente discostandosi dall'andamento stradale in modo che le povere provincie di Palermo e di Messina sono state costrette ad allungare la strada di parecchi chilometri con grave loro danno.

In questo stato di cose, confessando d'altronde che da qualche tempo in qua si procede con maggiore alacrità nella costruzione dei ponti, farò all'onorevole ministro un'altra raccomandazione. Poichè non s'è voluto rispettare il decreto del Borbone, che stabiliva una linea ferroviaria tra Palermo e Messina per le ma-

rine, poichè non s'è rispettata la legge del 1865 sui lavori pubblici, secondo la quale l'accennata strada dovrebbe essere nazionale, raccomandando all'onorevole ministro di far sì che vengano rispettati gl'impegni assunti colla legge del 1862 per la sollecita costruzione di ponti, come pure che per costruzione di ponti debba intendersi per parte dello Stato l'eseguimento di tutte le opere necessarie che servono a riunire l'una all'altra sponda d'un torrente o di un fiume, e che nel costruire i ponti gli stessi si eseguiscano senza discostarsi dall'andamento primitivo delle strade provinciali.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi appello alla dichiarazione della Commissione, perchè la Camera si persuada dell'alacrità con cui si conducono i lavori delle strade in Sicilia. Dico anzi che, tanto in Sicilia, come nella Sardegna, i lavori stradali procedono colla stessa attività con cui sono condotti nel continente.

Debbo inoltre dichiarare all'onorevole Florena che, in quanto ai ponti, non rispondo, poichè si tratta di una grave questione derivante dall'interpretazione di una legge, e non mi pare opportuno sollevare ora una simile questione; come non credo dover parlare della strada da Nicosia al Contrasto, poichè ieri ho dato all'onorevole Florena, in una lunga nota, tutte le informazioni che poteva desiderare.

Io confidava che queste informazioni servissero ad accontentare l'onorevole Florena per non portarle alla Camera, e non far perdere il tempo che io sperava risparmiare.

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

L'onorevole ministro in certo qual modo mi accusa di aver abusato della sua confidenza; mi permetta di dirgli che io era iscritto da gran tempo per parlare sul capitolo 65; ieri mi arrivarono certe informazioni su d'un foglio di carta non firmato, ma coll'intestazione Ministero dei lavori pubblici, e contenente qualche promessa con i soliti *si farà, si provvederà*.

Allora mi sono fatto un dovere di domandare al ministro se queste informazioni mi venivano da lui, e se egli le sosteneva. Io non sostengo niente, egli mi rispose.

Ma allora facciamo così, io dissi, e posso chiamare dei testimoni (*Mormorio*), io farò la domanda, ed ella abbia la cortesia di dirmi qualche parola di conforto.

Quindi mi permetta, onorevole ministro, dirle che io non ho mancato nè a me stesso nè alle convenienze, e che non si deve agire in tal modo.

**COLONNA.** Io sarò brevissimo; vorrei solo fare all'onorevole ministro due semplici domande, che prendono l'aire da una lacuna che trovo nel bilancio.

Negli allegati, dove i capitoli sono ripartiti in articoli, invano ho cercato la distribuzione della somma di un milione e 500 mila lire stanziata per le strade nazionali di Sicilia; vi ho trovato disgraziatamente riprodotte, parola per parola, quelle stesse parole usate nel corpo del bilancio dei lavori pubblici.



So bene che altra volta, dall'onorevole predecessore del ministro Devincenzi, l'onorevole Gadda, fu pubblicata una relazione generale sui lavori da eseguirsi in Sicilia, ma siccome sono passati parecchi anni, non so se questa cifra stanziata per il complemento della rete stradale in Sicilia si riferisca ad una parte ovvero a tutte le strade indicate nella relazione del Gadda; ed è però che mi faccio a chiedere all'onorevole ministro se in questa cifra è compresa la spesa necessaria per il compimento della strada nazionale da Palermo a Girgenti, la quale, arrivata sino a Cianciana da moltissimo tempo, è rimasta da moltissimo tempo incompiuta.

So benissimo che non è stato sempre per colpa del ministro, poichè pendevano delle pratiche circa il tracciato; ma, siccome è a mia conoscenza che questa questione è già stata terminata sin dall'ottobre o dal novembre scorso, io domando al ministro se da quell'epoca in qua si è fatto pur qualcosa, e nella negativa lo pregherei a volere spingere colla massima alacrità i lavori onde questo tronco sia presto compiuto.

L'altra domanda si è se in questo milione e cinquecentomila lire è compresa la strada da Girgenti a Sciacca per Montallegro e Cattolica, la quale sarebbe assolutamente di carattere nazionale, perchè riunirebbe la provincia di Girgenti e la provincia di Trapani con una linea che poscia avrebbe la sua prolungazione fino a Palermo.

Io fo questa domanda solamente per questo, che, esseudo la cifra stanziata in generale, io non so a quali strade abbia rapporto.

Però non farei un appunto al ministro se questa strada non fosse ancora compresa, purchè accetti la raccomandazione di studiarne la proposta, non essendo allora possibile che sia per isfuggirgliene la grande importanza economica nazionale, tanto più che riguarda quella delle provincie siciliane, che hanno maggiormente bisogno di vie di comunicazione, essendo quella appunto dove disgraziatamente si adopra ancora come veicolo nientemeno che la tradizionale lettiga, di cui si rideva già in Francia fin dai tempi del cardinale di Richelieu.

**LOVITO.** Io vorrei fare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici che forse servirebbe anche ad abbreviare la discussione.

Io dichiaro innanzitutto che il metodo tenuto dal ministro dei lavori pubblici sia originato da un profondo rispetto pel sistema parlamentare, pure non si può intavolare discussione su tutte le questioni locali mosse da ciascun deputato.

**TAMAIÒ.** Domando la parola.

**LACAVA.** Domando la parola.

**LOVITO.** Ma se non mi lasciano finire di parlare... con ciascun deputato sopra un argomento d'ordine che io chiamerei secondario e d'indole assolutamente locale non sarà cosa utile la discussione; perchè ogni

deputato ne sa più di qualunque ministro, e quindi bisogna contentarsi di risposte generali che lasciano il tempo come lo trovano.

Di guisa che la discussione sarebbe più proficua se l'onorevole ministro, senza intavolare alcuna discussione speciale su questioni locali, procurasse che nell'amministrazione che egli dirige, ci fosse un ufficio il quale prenda conto di tutte quante le osservazioni che si fanno dai singoli deputati su questioni locali, e che poi sia da quest'ufficio riferito all'onorevole ministro dei lavori pubblici, appunto perchè egli possa tenere conto e dare ragione delle osservazioni che fanno i singoli deputati sugli argomenti che essi conoscono molto, ed acciocchè la discussione sia effettivamente proficua, bisogna che ne venga fatta relazione all'onorevole ministro che potrà dichiarare in termini generali di provvedere.

Questo, secondo me sarebbe un metodo proficuo.

Infatti, l'onorevole mio amico Morelli lamentava perchè non gli era stato risposto sopra una questione di una strada comunale obbligatoria di quattro chilometri. Io sfido se l'onorevole ministro avesse dovuto sapere se questa strada si faceva o si sussidiava.

Questo sistema, secondo me, significa perdere molto tempo e non concludere nulla.

Questo è quello che io intendeva di dire alla Camera, e questa era la preghiera che intendeva di indirizzare all'onorevole ministro, anche perchè così sarebbero meglio soddisfatti gli interessi speciali per quali ciascun deputato fa bene a parlare e ha diritto di parlare, come il ministro ha il dovere di rispondere, e ciò potrebbe avvenire senza intavolare una discussione.

**PRESIDENTE.** E soggiunga anche tenendo conto delle esigenze del tempo che ci stringe.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io riconosco l'utilità della proposta fatta dall'onorevole Lovito, ma d'altra parte gli fo osservare che non posso accettarla; il ministro non può star qui muto, specialmente quando si fanno delle accuse all'amministrazione, quando si pretende che l'amministrazione debba sempre essere spinta, che essa non faccia il suo dovere. Del resto io non ho iniziato mai alcuna discussione, fo delle osservazioni in risposta alle domande e agli appunti che mi sono fatti. Prego poi l'onorevole Lovito di considerare che quello che egli consiglia già si pratica e si è praticato sempre, vale a dire che le osservazioni, le quali si fanno in questa Camera, sono trasmesse dal ministro al segretario generale e da esso a tutti i direttori. I direttori poi fanno i loro rapporti al ministro, e il ministro provvede, oppure ne tiene conto per informarne, ove occorra, la Commissione del bilancio anno per anno.

Fatta questa dichiarazione, dirò poche parole in risposta all'onorevole Colonna, il quale lamentava la sospensione dei lavori della strada Bivona-Girgenti. Gli dirò che nello stanziamento di un milione e 500,000

lire si comprende quella strada. E poichè egli stesso ha fatto osservare alla Camera che ci sono state delle difficoltà nella scelta della linea, procedenti dalla deputazione provinciale di Girgenti, a me occorre solo di rettificare una data. Non nel mese di dicembre passato ma solamente nel 15 di aprile ultimo è pervenuta al Ministero la deliberazione del Consiglio provinciale che risolve tali difficoltà e così l'amministrazione fu messa in grado di provvedere.

Infatti fu già disposto pel 1° luglio l'appalto del primo tratto da Girgenti a Raffadali; sono stati ultimati i progetti del tronco Raffadali-Grottamurata; e sono ben inoltrati gli studi dell'altro tratto da Grottamurata a Cianciana, che è l'ultimo di questa linea nella provincia di Girgenti.

Quanto all'altra strada di cui mi parlò l'onorevole Colonna, essa non è compresa fra quelle che si costruiscono per conto dello Stato in quella provincia. È una linea provinciale parte costrutta e parte in costruzione.

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

**VOLLARÒ.** Rinunzio per ora alla parola, mi riservo sull'altro capitolo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Tamaio...

**TAMAIÒ.** Non è più il caso. Rinunzio alla parola.

**PRESIDENTE.** Dunque, se non vi sono più altre osservazioni, il capitolo 65 *Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzioni di ponti sulle strade provinciali di Sicilia*, resta approvato nella somma di lire 2,112,860.

Capitolo 66. *Lavori straordinari alle strade nazionali nella provincia di Roma*, lire 29,600.

(È approvato.)

Capitolo 67. *Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie*, lire 4,794,923 secondo la proposta del Ministero e lire 2,794,923 secondo la proposta della Commissione.

La parola spetta all'onorevole Marolda-Petilli.

**MAROLDA-PETILLI.** La legge del 28 agosto 1868 sulle strade obbligatorie distingueva tre periodi. Nel primo era obbligatoria per i comuni la classificazione delle strade e durava sei mesi. Nel secondo periodo, di due anni, i comuni erano obbligati a fare i progetti relativi alle costruzioni. Ma vi era un terzo periodo, il quale secondo me faceva tutta la vera ed unica forza della legge, in cui tutte le volte che i comuni non avevano adempiuto nè alla classificazione nè ai progetti nei termini stabiliti dalla legge, i prefetti erano obbligati a fare eseguire essi stessi i progetti.

Ora io non ho potuto comprendere (sarà forse difetto della mia intelligenza) se i prefetti hanno o non hanno adempiuto al dovere che loro incombe per l'articolo 14 della legge stessa. Domanderei quindi all'onorevole ministro che desse alla Camera un quadro, da cui potesse risultare quali furono le strade realmente

classificate e studiate dai comuni, e quali quelle per le quali sono stati fatti i progetti dai prefetti; e vorrei ancora, e su di ciò insisto, che si aggiungessero in questo quadro tutte le altre strade, le quali non furono classificate, nè ne vennero eseguiti i progetti. Il signor ministro mi mostra un quadro il quale come vede ho io pure tra mani, e che credo sia stato distribuito.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** No, no!

**MAROLDA-PETILLI.** Distribuito o no, ripeto ancora che sarà per difetto d'intelligenza, ma io non ho potuto comprendere da questo quadro e da altre stampe, se i prefetti hanno provveduto alla esecuzione di questi progetti e se hanno adempiuto al disposto della legge. Risultano è vero dal quadro suddetto calcolate delle distanze e delle misure chilometriche; ma io non so desumere da esso il dato che per talune strade vi siano i progetti e per talune altre non vi siano. Se, per esempio, io trovo che in una provincia vi sono per 200 chilometri di progetti fatti, non conosco se ve ne restano per altri 600 da fare.

Trovo dunque essenziale, necessario di avere queste nozioni per conoscere le cause del ritardo nella esecuzione di questa legge, al quale scopo mirava appunto la mia preghiera.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Rispondo in due parole all'onorevole Marolda-Petilli. Egli ha ragione nel dire che non sa che cosa attualmente si stia facendo, inquantochè la relazione la quale da molto tempo a questa parte è stata presentata alla Camera intorno alle strade comunali obbligatorie, e che comprende, comune per comune, tutte quelle strade le quali sono state classificate, siano esse costrutte, in costruzione o in progetto, ecc., non è stata ancora stampata. Lo stato poi, che ho sotto i miei occhi, e che egli non può avere, perchè non è ancora pubblicato, non è che una piccola parte di quella voluminosissima raccolta. Io sono sicuro che quando l'onorevole Marolda-Petilli avrà letto quel rapporto, troverà quanti schiarimenti egli può desiderare.

**MAROLDA-PETILLI.** Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni, che mi ha date. Comprendo bene dalle sue parole, che egli stesso non ha saputo darmi torto per avere fatta questa mia raccomandazione e questa preghiera, perchè ha dovuto convenire che ci darà in una futura stampa i dettagli e le notizie che io chiedevo.

**LACAVA.** Sono dolente di non poter fare le stesse dichiarazioni al capitolo 67, che ho fatte sull'altro che riguarda la rete stradale del Napoletano.

Quando l'onorevole mio amico Lovito nella discussione generale parlò della inesecuzione della legge del 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie, l'onorevole ministro gli rispose con una quantità di cifre tendenti a dimostrare che questa legge si eseguiva con molta alacrità. Sebbene da qualche tempo noi siamo abituati a vedere nelle mani dei ministri una perpetua

danza di cifre fatte a loro modo, non pertanto mi permetto di osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, in forza appunto delle stesse sue cifre e di un quadro statistico, che è quello appunto che egli tiene ora in mano, e che ho anch'io, rilevo la poca esecuzione della legge sulle strade obbligatorie.

È inutile che io qui ripeta un argomento detto da altri nella discussione generale, cioè che le spese finora pagate per sussidi nell'esecuzione della legge del 30 agosto non sono che lire 412,000, come dice lo stesso relatore della Commissione nella sua elaborata relazione. È inutile che io vi dica che, sulla somma di tre milioni di quest'anno, la Commissione ne rimanda due al bilancio dell'anno venturo, perchè giustamente prevede che non saranno spesi, appunto perchè la legge è poco eseguita.

Ma lascio questi due argomenti che trovo nella relazione dell'onorevole Depretis, e mi fermo al quadro presentatoci dal ministro. Nella colonna delle *strade costruite e della lunghezza* di esse trovo che, dopo la pubblicazione della legge, in Sardegna non si costruì neppure un metro di strada, e in Sicilia chilometri uno e metri 139! Ora, io domando se si possa seriamente asserire, innanzi alla Camera, che la legge è eseguita con alacrità, mentre da quattro anni in Sicilia ed in Sardegna non s'è costruito che un chilometro e 139 metri di strade, mentre lo stesso accade nella Basilicata e nella Calabria. (*Bene!*)

Dirò ancora qualche altra cosa di più. Non basta a scusarsene il dire « noi abbiamo dovuto classificare le strade, abbiamo dovuto vincere la renitenza dei comuni, fare degli studi, ecc. » dappoichè tutti sanno che nella legge del 30 agosto 1868 vi sono due periodi: il periodo che dirò di preparazione all'esecuzione della legge ed era dei primi due anni, e l'altro di esecuzione coattiva. Nel primo periodo bisognava fare la classificazione delle strade e gli studi; nel secondo cominciare la costruzione.

Ora, questo secondo periodo è già cominciato da due anni, e frattanto siamo sempre a classificazioni ed a studi! Non mi dissimulo gli ostacoli che nascono nell'applicazione dall'inerzia di alcuni comuni, ma mi rammento che, quando questa legge fu votata dalla Camera, noi tutti facevamo a gara per dare al Governo le maggiori facoltà ed i più ampi poteri possibili affinchè esso, in mancanza della iniziativa e della volenterosità dei comuni, si fosse loro sostituito con tutta la energia possibile. Ed è appunto per questo che si disse ai prefetti: fate voi, quando vediate che i comuni non fanno. È appunto per questo che noi, anche transigendo su certi principii di libertà comunale, vi abbiamo sostituito nell'applicazione della legge il prefetto e le autorità governative. Laonde, sebbene io possa credere che ora la costruzione delle strade obbligatorie abbia una certa spinta, maggiore di quella certamente degli anni scorsi, non pertanto io non posso accettare che si possa dire

che la legge del 1868 sia spinta con tutta quella alacrità con cui dovrebbe esserlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Pepe ha facoltà di parlare. *Voci.* Non c'è.

PRESIDENTE. L'onorevole Florena ha facoltà di parlare.

FLORENA. Dirò brevi parole, o signori; esporrò fatti concreti e positivi.

Dichiaro innanzi tutto che a malincuore prendo la parola, perchè anch'io comprendo quello che ha detto l'onorevole mio amico Lovito, che certe questioni si debbono risolvere tra gli amministrati ed il Ministero. Ma quando si vede che i reclami di enti morali, come sono quelli dei Consigli provinciali, dei comuni, si mandano nel dimenticatoio degli archivi del Ministero; quando si vede che noi siamo costretti a salire le altrui scale senza concludere nulla, permettete che vi dica che, quando viene il momento del bilancio, un povero deputato, come rappresentante dell'Italia, ha il diritto ed il dovere di domandare al ministro delle spiegazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Florena, questo diritto non gli è contestato da alcuno.

FLORENA. Andiamo avanti ai fatti concreti e positivi.

La legge del 1868 per la costruzione delle strade obbligatorie fece concepire le più liete speranze per l'apertura delle comunicazioni in Sicilia. Per un sentimento di grande equità, la detta legge fu votata dalla Camera; sentimento che mi pare impossibile non sia partecipato dal Ministero. Sappiamo e sanno tutti come le provincie di Sicilia sono povere di mezzi di comunicazione e di commerci, perchè prive di strade. È uno spettacolo affliggente in alcune parti l'osservare che, se un proprietario ha dei prodotti, deve trasportarli dove sono nati, perchè non ha mezzi come trasportarli; vi è morbosa abbondanza di talune cose, penuria e difetto di altre, perchè per difetto delle strade non vi ha cambio di produzione. In Sicilia può il Governo d'Italia creare un'attività nuova, una considerevole nuova ricchezza. Non è questo interesse di tutti gli Italiani? Finora, per l'applicazione della legge del 1868, concernente la costruzione delle strade comunali, non solo non si è fatto quanto si poteva, ma nemmeno quello che si doveva. Finora, come avete appreso dall'onorevole mio amico Lacava, in Sicilia non si è costruito un chilometro di strada comunale e quindi nelle provincie siciliane il disinganno è stato ben duro. Infatti si è dovuto con rincrescimento osservare che, allorquando i comuni si sono rivolti al Ministero perchè avesse destinato un qualche ingegnere in una provincia per la redazione dei progetti, si sono avuti dei rifiuti; allorquando un comune ha domandato un qualche sussidio per la redazione dei progetti, si sono avuti dei rifiuti. Ma sono stati per tutte le provincie questi rifiuti? No, perchè ci sono state che

galline bianche e le galline nere. Il Ministero ciò che ha consentito ad una provincia lo ha negato all'altra.

Il ministro ci ha detto l'altro giorno che si sono accordate 300 mila lire per sussidi, per la redazione dei progetti a varie provincie.

Ma, domando io al signor ministro, dopo tanti reclami del Consiglio provinciale di Messina, al quale mi onoro di appartenere, perchè è stato sempre decisivo a non dare un centesimo alla benemerita provincia di Messina? Perchè queste preferenze? Perchè le galline bianche e le galline nere?

Ad onta di questi decisivi rifiuti, mi gode l'animo di dovere testimoniare che nella provincia di Messina ci sono stati dei benemeriti comuni, come Caroni, Motta, Pettineo, Tusa, Sant'Angelo di Brolo ed altri i quali destinarono, incontrando gravi spese, sino dal 1869, degli ingegneri per la redazione dei progetti ed imposero tutte le tasse dalla legge stabilite. Come furono redatti quei progetti, e dopo il visto del Genio civile dell'amministrazione provinciale, ed il visto ancora del Genio civile governativo, si spedirono al Ministero onde ottenere il quarto del sussidio.

Intanto, contro ogni aspettativa, i detti progetti furono rimandati indietro.

E perchè ciò? Perchè si diceva che la spesa per la costruzione delle strade comunali della Lombardia e delle Puglie era stata di 10 mila lire per chilometro, e che la spesa per la costruzione delle strade comunali riportate nei progetti per le provincie meridionali e per la provincia di Messina, di 18 mila lire per ogni chilometro, era eccessiva. Ma, francamente, chi conosce le condizioni speciali di quella provincia capirà che questa non è una ragione sufficiente. E poi i progetti, prima di essere mandati al Ministero a cura di quell'egregio prefetto barone De Rolland, commendevole sotto tutti i rapporti, furono fatti esaminare dal Genio civile governativo, e tutti portavano il visto dell'ingegnere capo Schioppi. E l'arbitraria ed irragionevole respinzione dei citati progetti ha accertata l'idea nelle nostre provincie, ed io non lo credo assolutamente, che nel Ministero dei lavori pubblici ci siano dei nemici decisi ed accaniti delle provincie meridionali. ((Oh! oh! — Rumori a destra))

Vi guarentisco sulla mia parola, che io non lo credo..

**LAZZARO.** Lo credo io. (Nuovi rumori a destra)

**FLORENA...** ma con questo procedere, col dire che nella Lombardia le strade costano 10 mila lire soltanto, e che per la provincia di Messina 18 mila lire son troppe, si è sempre più avvalorata quest'idea. Ma si sanno le condizioni speciali di quei terreni, si sanno le condizioni della provincia di Messina, che è una provincia montuosa ed è tutta attraversata da torrenti, e che perciò si chiama *valle del Diavolo*?

Se ciò si fosse saputo, se si fosse smesso il dannoso sistema dell'eccessivo accentramento, non si sarebbe caduto nell'errore di dichiarare che per la costru-

zione delle strade comunali della provincia di Messina la spesa di 18 mila lire al chilometro era una spesa eccessiva.

Il prefetto, secondo sono stato informato, ha scritto dichiarando al ministro che, avendo sottoposto nuovamente i progetti tanto al Genio civile provinciale, quanto al Genio civile governativo, entrambi non avevano alcuna riduzione da proporre, e raccomandava efficacemente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che, siccome la deputazione provinciale e le rappresentanze comunali erano malcontente del Governo, che nessun sussidio si era fino allora accordato ai comuni della provincia di Messina, che almeno nel prossimo decreto di riparto dei sussidi si volesse accordare ai comuni suddetti quel sussidio che dal ministro fu accordato a qualche sua provincia in lire 200,000 coll'ultimo decreto di riparto dei sussidi del dicembre 1871... (Rumori e proteste)

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Tutte le provincie sono *mie* egualmente!

**FLORENA.** I rumori non m'impongono nè mi disturbano... e che il ministro nell'accordare i sussidi restava libero in prosieguo, fare ai progetti le modificazioni necessarie, lo che d'altronde si era praticato per talune provincie, cioè, per agevolare i lavori, si era accordato il sussidio colla riserva di riesaminare i progetti.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io fo il mio dovere. È il dovere che mi occupa!

*Voci a sinistra.* No! no!

**FLORENA.** Anche per questa parte fo calda e speciale raccomandazione al ministro che, se sarà accettata, come io spero, farà cessare delle serie lagnanze che io suppongo mal fondate, e servirà ad eccitare quei comuni ad intraprendere al più presto i lavori per la costruzione delle strade, e sarà di sprone agli altri per la compilazione dei progetti. Prego quindi il ministro a prendersi a cuore questa questione che io non avrei portata in Parlamento, conoscendo che la Camera è sì alto locata che non può occuparsi troppo dei dettagli, se mi fosse riuscito in altro modo di avere le necessarie e soddisfacenti spiegazioni; per cui, replico, oggi stimo mio dovere fare questa speciale raccomandazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Prima di ogni altra cosa io mi affretto a rispondere all'onorevole Florena, respingendo con tutta la forza l'ingiusta insinuazione che egli fa contro il ministro dei lavori pubblici.

Nell'amministrazione, come tutti sanno, non vi sono nè vi possono essere nè amori nè odii; ed il modo con cui si eseguono le leggi specialmente per rapporto alle strade nelle provincie di Sicilia, Sardegna e del continente napoletano, non dovrebbe aver posto nella bocca del deputato Florena una parola, che io non avrei voluto sentire in Parlamento.

Quanto poi agli attacchi che l'onorevole Florena fa all'amministrazione delle strade comunali obbliga-

torie, mi permetta, per non dir altro, che io gli dica non esserne egli affatto informato.

L'amministrazione ha fatto sempre premura a tutti quanti i prefetti del regno e specialmente ai prefetti di Sicilia perchè adempissero al loro dovere.

L'onorevole Florena non dovrebbe ignorare come il Governo sia rimasto assolutamente solo nell'esecuzione di questa legge nella provincia di Messina. Non iniziativa dei comuni, non appoggio dalla provincia, sicchè i progetti ordinati d'ufficio si devono compire con personale straordinario diretto dall'ingegnere capo dell'ufficio tecnico provinciale, pel quale il prefetto ha già chiesto non solo un conveniente compenso, ma persino delle anticipazioni per spese di cancelleria.

Quando l'onorevole Florena diceva che il ministro non vuol far studiare i progetti, doveva ricordare che l'altro giorno ho esposto come stavamo provvedendo d'ufficio alla loro compilazione, e qui non so che significasse quella sua parola di *provincie mie* o sue: il Governo non ha provincie nè mie nè sue, non ha che l'esecuzione dei propri doveri, e l'onorevole Florena, prima di venire a scagliarmi queste parole nella Camera sulla nostra amministrazione, bisognerebbe che fosse stato ben certo di quello che asseriva.

Or bene, ripeto, che, sopra domanda del prefetto di Messina, il ministro dei lavori pubblici ha da due mesi posto a disposizione di esso un primo acconto di lire 16,000 per far fronte alle spese di compilazione dei progetti, avvertendolo che, secondo i regolamenti di contabilità in vigore, appena avrà erogati i due terzi di questa prima anticipazione gliene saranno fatte successivamente delle altre. E poi si assicura che il ministro dei lavori pubblici si è rifiutato, mentre ha messo 16,000 lire a disposizione del prefetto di Messina per i progetti.

LAZZARO. Tanto peggio!

FLORENA. Quando?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se non erro, già da due mesi fa...

LAZZARO. Sarà dieci anni fa!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando perdono, io parlo della mia amministrazione, e non parlo di dieci anni fa, io sono qui per dire i fatti della mia amministrazione.

PRESIDENTE. Quando un ministro fa una dichiarazione, non può essere posta in dubbio.

LAZZARO. Non crediamo all'infallibilità, tuttochè eccellente!

PRESIDENTE. Non si tratta di infallibilità!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quanto poi all'appunto fatto dall'onorevole Florena al Ministero, per aver rimandati ai comuni i progetti già preparati per nuove strade, dirò che ciò è accaduto non solamente per la provincia di Messina, ma per moltissime altre provincie, e che questo avviene giornalmente; ed avviene per l'indirizzo che il ministro ha dato e doveva dare a que-

sto servizio. Tutte le provincie, che non hanno strade, furono avvertite che le strade comunali debbono essere fatte colla massima economia. Anche in Francia si facevano le strade spendendo moltissimo; adesso il loro costo è disceso fino a 7 o 8000 lire al chilometro: anzi v'è stato un altro periodo in cui si è speso meno. Quando l'amministrazione respinge un progetto, e lo respinge sempre dopo l'avviso tecnico, e ne consiglia la riforma nel senso di non far spendere ai comuni da 20 a 26,000 lire al chilometro, come avvenne nei progetti a cui allude l'onorevole Florena, l'amministrazione adempie, io credo, al suo dovere. È avvenuto poi qualche volta, non nella provincia di Messina, che le amministrazioni comunali a bella posta hanno fatto fare dei progetti di grandissima spesa, e molto superiori a quelli che dovevano effettuarsi, solamente per avere larghi sussidi da parte del Governo.

Io non dico che questo si sia verificato da parte di Messina, ma può benissimo avvenire; è certo però che le strade di Messina sono difficili, ma non dovrebbero superare il costo di quelle della vicina Reggio, dove la legge del 30 agosto è nella sua più ampia attuazione; e non deve certamente rimproverarsi il Ministero perchè intende di introdurre il principio della più rigorosa economia in una amministrazione di tanta importanza, quale è quella delle strade comunali obbligatorie.

FLORENA. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

VOLLARO. Io rispetto la legittima ira dell'onorevole Devincenzi, ora titolare dei lavori pubblici.

Se egli avesse pensato che oggi noi, la prima volta occupandoci dell'amministrazione, facciamo a lui un sindacato di dieci anni, egli sarebbe più calmo; egli prende tutto per conto proprio, e non capisce che ha sulle spalle dieci anni di cattiva amministrazione. Ecco la ragione per cui l'altro giorno io ho separato il titolare, l'onorevole Devincenzi, dal Ministero dei lavori pubblici; ed io gli torno a dire che tutte le sue buone intenzioni si frangono davanti a quel potere, che l'altro giorno ho definito e che non vuole; ed egli non arriverà mai a far niente, se con questo potere non conterà (mi permetta il dirlo, sebbene in un Governo costituzionale non si possa) da padrone. (*Mormorio a destra*) Se egli non mi ha compreso l'altro giorno, non voglio parlare più apertamente; ma c'è qualche cosa nel suo Ministero che quando vuole, vuole; quando non vuole, non c'è mezzo di farlo volere; ed è per questo che i progetti vanno, si rivedono, tornano ad essere riveduti, tornano ancora, si osservano; e andando, ritornando, osservando e riosservando, passano le decine d'anni. Dove si vuole, si fa; dove non si vuole, non si fa niente. Notate pure che in ogni anno in questo bilancio dei lavori pubblici noi facciamo la figura dei picocchi, dei miserabili; noi dobbiamo venire qui a domandare, gli altri non doman-

dano mai ed hanno sempre. (*Risa— Susurro a destra*) È il caso, come diceva l'onorevole mio amico Florena, della gallina bianca e della gallina nera; la gallina bianca gode e gavazza; la gallina nera è come l'asino vecchio che porta la soma ed ha di più le bastonate.

Continuiamo: l'onorevole ministro ha detto all'onorevole Florena: non sono dieci giorni che ho dato 16,000 lire di sovvenzione per la provincia di Messina. Sapete quanto costano gli studi? Dalle lire 300 alle 400 il chilometro. Egli ha dato di sovvenzione una somma di 16,000 lire, cioè per gli studi di 24 chilometri nella provincia di Messina. Oh enormità di spesa! Per 24 chilometri, avete capito? (*ilarità*)

Quando s'approssima la discussione dei bilanci, allora si diventa tutto zelo e qualche capo sezione scrive una delle solite circolari. Signor prefetto, mandate i progetti, non si lavora, avvisate, provvedete. Già arriva il bilancio; bisogna fare del chiasso e suonare la gran cassa. Allora i prefetti che sono il riscontro del Governo nelle provincie si danno moto, ed allora spunta anche una seconda circolare che in nome della felicità dei popoli e del benessere della nazione e del paese ne inculca il disbrigo.

Tutto s'arrovella, tutto s'arrabatta. Poi quanto ai progetti si dice: li abbiamo presi in considerazione, e si dicono belle parole. Intanto il bilancio si vota, e buona notte. Si deve aspettare un altro bilancio. Passato il bilancio, comincia quella tale storia di revisioni di cui parlai, la quale è assai curiosa.

Per le strade consorziali obbligatorie le provincie hanno un ufficio locale il quale fa i progetti. Ma il Governo che tutto vuol governare, ed è pessimo quel Governo che vuol tutto governare, ci mette il naso indirettamente col suo Genio civile, che è chiamato a vistare gli studi. (*Interruzioni*)

Signori, lasciatemi dire, se dirò male, avrò parlato per mio conto.

Ogni provincia ha un ufficio tecnico che prepara i progetti di strade obbligatorie comunali e provinciali. Questi...

**PRESIDENTE.** Onorevole Vollaro, venga al capitolo.

**VOLLARO.** Parlo appunto sul capitolo.

**PRESIDENTE.** No, divaga in altri argomenti.

**VOLLARO.** Si tratta delle strade, ed io parlo di strade.

**PRESIDENTE.** Se a proposito di questo capitolo si vuol fare una discussione sopra tutte le strade, non termineremo mai la discussione del bilancio. Ho quindi il dovere di richiamarla alla discussione del capitolo.

**VOLLARO.** Continuo a discutere il capitolo e rispondo all'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** Se ella insiste a voler fare una dissertazione, dovrò interpellare la Camera.

**VOLLARO.** L'onorevole ministro ha detto che facciamo delle insinuazioni; deve quindi essermi permesso di dimostrare che insinuazioni non ne facciamo. Non parlo per me solo, parlo nell'interesse di tutti.

Prego poi l'onorevole presidente, il quale trova sempre qualche parola per interrompermi quando l'argomento va (*ilarità*), di volermi usare la cortesia di lasciarmi continuare.

**PRESIDENTE.** Ella mi dà pur troppo l'occasione d'interromperla spesso.

**VOLLARO.** M'interrompa pure, ciò mi fa del bene, poichè le mie idee diventano più chiare, e gli sono obbligato.

**PRESIDENTE.** Ognuno sa che non debbo trasgredire ai miei doveri.

**VOLLARO.** Quando un comune o una provincia ha un progetto, interviene il Governo per mezzo del Genio civile. Poi interviene il potere supremo, il potere incomprendibile, del quale io parlava l'altro giorno. Se il progetto non piace, ritorna all'ufficio tecnico.

Ecco come si fanno gli studi delle strade nelle nostre provincie.

Il ministro si sollevò poi contro l'onorevole Florena perchè aveva parlato di *sue provincie*, ed io dico all'onorevole ministro che non deve guardare se chi le rappresenta siede a destra od a sinistra, se siano colleghi di questa o quella parte della Camera, ma devono essere trattate tutte colla stessa stregua, devono essere trattate tutte egualmente.

**LAZZARO.** Io non voglio prolungare la discussione. Avevo chiesto la parola quando l'onorevole ministro protestava contro quello che diceva l'onorevole Florena.

Non è questione di esaminare a fondo il modo come vengano trattate alcune provincie, e le altre sotto il punto di vista materiale ed economico; verrà il momento di farlo. Per ora debbo osservare che quello che ha detto l'onorevole Florena è un'assoluta verità; nessun paese d'Italia è stato trattato come le provincie napoletane, per esempio, una delle prime città come è Napoli, e la prova l'avete in un atto recente del Ministero.

Finora eravamo occupati dall'opera del compimento dei nostri destini, e non era il caso di trattare tali questioni, ma ora che siamo venuti a Roma è giunto il momento di trattarle davanti al Parlamento e, quando sarà tempo, spero di dimostrare che la politica dei due pesi e delle due misure è stata quella inaugurata e seguita da dieci anni verso le provincie meridionali.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ho l'onore di presentare alla Camera il prospetto delle spese erogate nel decennio dal 1861 al 1871 per opere ordinarie e straordinarie in servizio delle strade nazionali.

Presento egualmente un'altra relazione comprendente i progetti compiuti, in appalto e in corso d'esecuzione e le spese erogate al 31 dicembre 1871 per la costruzione o sistemazione delle strade nazionali e provinciali delle diverse serie, in esecuzione delle relative leggi speciali o di bilancio:

1° Nelle provincie settentrionali, centrali, Marche ed Umbria;



2° Nelle provincie meridionali continentali ;

3° Nell'isola di Sicilia ;

4° Nell'isola di Sardegna.

**MANZELLA.** Si è discusso lungamente intorno all'influenza che presta il ministro dei lavori pubblici sulla redazione dei progetti e se questa influenza abbia portato sempre dei vantaggi.

Per provare che tali vantaggi si sono conseguiti sempre che dalle amministrazioni in generale è stato richiesto il Ministero di far prestare l'opera dei suoi ingegneri governativi, basta citare un solo di questi fatti, che riguarda la provincia di Siracusa.

Con un provvedimento saggissimo la provincia di Siracusa stabilì sino dal 1862, se non vado errato, che tutte le strade, anziché affidarle ai comuni, si costruivano per conto di lei. Questo diede luogo ad una quantità di progetti, i quali o per frode o per ignoranza di coloro che furono chiamati a redigerli non presentavano precisione, ma sventuratamente i contratti furono fondati sulle condizioni generali che in quell'epoca vigevano e che erano quelle precisamente alle quali s'informavano tutte le opere pubbliche delle provincie meridionali. Fu cotesto temperamento che salvò la provincia da gravissime rovine. Imperciocchè, dopo parecchi anni, si vide dalla deputazione provinciale la imperiosa necessità di verificare se le opere corrispondevano ai contratti, e si rivolse al ministro dei lavori pubblici per avere un ispettore, il quale avesse corrisposto ai manifestati desideri.

Io ebbi l'onore di essere chiamato a questa ispezione; in tre accessi, ch'ebbero la durata di ben cinque mesi, ottenni due risultamenti; il primo che parecchie opere le riconobbi imperfette e talune altre misurate in eccesso. I relativi processi verbali di verifica furono accettati dagli appaltatori, e su di essi s'istituirono le liquidazioni a carico di costoro, obbligandosi in seguito di scontare il soprappiù introitato; sicchè la provincia ebbe a rivalersi di gran parte delle somme indebitamente pagate, ed istituita la liquidazione agli appaltatori. Il secondo fu quello di suggerire le modificazioni di tutti i progetti sino allora o non compiuti, o non ancora messi in esecuzione, e molti di essi si moderarono nella spesa a meno della metà della prima proposta. Ed affinché gli ingegneri non avessero potuto supporre che altri individui si fossero impegnati da altre viste, incaricai gli stessi ingegneri delle modificazioni.

I deputati della provincia di Siracusa potranno attestare questi fatti, i quali provano luminosamente la benefica influenza del Genio civile governativo in favore delle amministrazioni, e la provincia suddetta ne sperimentò i salutari effetti.

Quei progetti che portavano la somma di lire 25 o 30 mila il chilometro discesero a 10 o 11 mila lire; quindi le verificazioni quando son commesse dal Ministero dei lavori pubblici si deve ritenere che si adem-

piono con tutta la fedeltà e con tutta coscienza. Concludo adunque che l'influenza che esercita il Ministero dei lavori pubblici è utilissima, e tutte le provincie, quando veramente hanno il giudizio di giovare, fanno sempre il loro vantaggio.

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

**INTERLANDI.** Io aveva chiesto la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**INTERLANDI.** L'onorevole Manzella, come argomento per sostenere la opportunità ed i vantaggi della intromissione e tutela dell'ufficio tecnico governativo nelle cose provinciali, ha voluto citare un fatto eccezionale avvenuto nella provincia di Siracusa. Ma quel fatto, o signori, e in se stesso, e per le conseguenze che ha ingenerato, è invece una dimostrazione, un argomento recisamente contrario.

Se in quella provincia si diè con tutta premura incominciamento a molti lavori stradali, ciò avvenne nei primi tempi, prima del 1865, ed era lodevolissimo il desiderio di quella rappresentanza provinciale di volere al più presto possibile mettere in comunicazione quelle popolazioni e dare un impulso potente all'industria, al commercio della provincia; e nelle condizioni economiche e politiche del tempo era savio consiglio il fare presto.

Che se poi, come diceva l'onorevole Manzella, tal lavori furono incominciati senza che prima con quella maturità di studio che convenivasi fossero stati approvati i progetti, si sa bene, e l'onorevole Manzella non può al certo sconocerlo, che in quel tempo le provincie non avevano un ufficio tecnico proprio, ma invece dipendevano strettamente dalla tutela dell'ufficio tecnico governativo.

A quest'ufficio quindi, a questa tutela che allora esisteva e che oggi invoca l'onorevole Manzella, potrebbe soltanto addebitarsi tale colpa, ove mai in vero fosse stata commessa.

Riguardo poi a quella specie d'ispezione che posteriormente ebbe luogo alla quale più particolarmente accenna, pei benefici effetti che egli vi scorge della intromissione dell'ufficio tecnico governativo, l'onorevole Manzella non dovrebbe disconocerne il vero risultato, le vere conseguenze. Ecco quali si furono: parecchie diecine di migliaia di lire spese per tale ispezione; lo arresto repentino di tutti i lavori della provincia; un ginepraio di liti mosse contro l'amministrazione, e queste liti tutte perdute, con grave danno nel rapporto pecuniario non solo, ma più ancora pel ritardo al compimento dei lavori.

**MANZELLA.** Io potrei chiamare in appoggio delle mie affermazioni il voto del Consiglio provinciale, voto col quale fui dichiarato benemerito della provincia.

Sventuratamente in quegli appalti forse vi prendevano parte taluni degli interessati dell'amministrazione, e quindi questa influenza si sarà potuta esercitare anche nel Consiglio provinciale. Ma il fatto vero

è che prima gli appaltatori accettarono i carichi che io loro imposi; sicchè, se taluni hanno vinto, hanno vinto per quella solita via che ciascuno di noi conosce. (Oh! oh!)

Eh! eh!... (Viva ilarità e rumori)

**PRESIDENTE.** Onorevole Manzella, continui il suo discorso; si dispensi dal fare insinuazioni.

**MANZELLA.** Io dico che nella generalità gli appaltatori accettarono tutti i carichi che loro furono fatti.

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

**INTERLANDI.** Ho domandato la parola per un fatto personale. (Rumori)

**PRESIDENTE.** Ma se non c'è fatto personale.

Voci. Ma no!

**INTERLANDI.** Come faciente parte del Consiglio provinciale, credo di adempiere al dovere che m'incombe dichiarando che le parole dette dall'onorevole Manzella sono intieramente inesatte, per non qualificarle in un altro modo più severo e più proprio.

L'onorevole Manzella ha detto « per quelle solite vie che ciascuno di noi conosce » son vie che forse è sua proprietà di concepire, ma che nessuno dei componenti di tutte le rappresentanze provinciali che ivi si sono succedute è nel caso di aver potuto nemmeno immaginare.

Quel voto fu sul principio quando il Consiglio era fedente nei risultati che si promettevano a prima vista, e tanto che deliberò di spingere sino all'estremo tutti i giudizi che potevano seguirne. Ma poi, conosciuto il vero, fu nella necessità di rivenire da quei deliberati stabilendo invece di transigere per non continuare quella sequela di tante e tante liti perdute.

Le conseguenze di quella ispezione in cui l'onorevole Manzella faceva gran parte, ho detto quali furono. Quella provincia, lo ripeto, non ha guadagnato nemmeno una delle cento liti ingenerate da quel fatto; me ne citi una sola l'onorevole Manzella, io potrei se lo vuole, enumerargliene tante e tante e tutte perdute.

**PRESIDENTE.** Sono questioni affatto secondarie queste, onorevole Interlandi. Vuole che la Camera perda il suo tempo per sapere se una provincia del regno ha guadagnato o perduta una lite? Lasciamo questi litigi provinciali.

**INTERLANDI.** Come membro del Consiglio provinciale di Siracusa e come deputato di quel collegio, era mio dovere, non già di giustificare o difendere quell'onorevole rappresentanza, perchè essa non nè ha di bisogno, ma di protestare contro le parole dette dall'onorevole Manzella. Ciò mi basta, e sono lieto delle impressioni ben diverse che si hanno avuto nella Camera le parole dell'onorevole Manzella e le mie.

Vorrei fare altre osservazioni...

**PRESIDENTE.** Non posso continuarle la parola, ella non deve andare oltre in dettagli estranei al capitolo.

Onorevole relatore, ella ha facoltà di parlare.

**MANZELLA.** Io debbo rispondere...

**PRESIDENTE.** Onorevole Manzella io non posso lasciar continuare una discussione personale fra lei e l'onorevole Interlandi.

La parola spetta al relatore.

**DEPRETIS, relatore.** Io spero che i documenti presentati nella seduta d'oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ci daranno gli elementi necessari per pronunziare un giudizio retto e sicuro. Io, se debbo dire la mia opinione, sono convinto che i giudizi che si sono pronunziati dai nostri onorevoli colleghi in occasione di questo capitolo, hanno tutti un coefficiente più o meno importante di esagerazione. Questa è la mia convinzione, ma debbo limitarmi ad annunziarla.

Abbiamo la relazione che ha presentata l'onorevole ministro, dalla quale vedremo che cosa è stata la spesa per le opere pubbliche nell'ultimo decennio; vedremo in che modo questa distribuzione di vantaggi siasi fatta fra le diverse provincie del regno, ed allora giudicheremo.

All'onorevole mio amico Lacava mi permetterà di rispondere che non posso accettare nemmeno i suoi apprezzamenti, che veramente sarebbero troppo severi per la Commissione. Lo prego a riflettere solamente alle conseguenze di una sola cifra. Noi stanziamo in questo capitolo, per conto dello Stato, 2,800,000 lire. È la somma che si presume doversi pagare nell'anno corrente per il concorso dello Stato nelle spese per le strade comunali obbligatorie. Qual è la conseguenza di questo stanziamento? La conseguenza è questa, che noi presumiamo che saranno quest'anno, non solo costruite, ma pagate tante opere per strade comunali obbligatorie per una somma di circa 12 milioni.

L'onorevole Lacava conosce troppo qual è la condizione dei nostri comuni per non vedere a primo colpo d'occhio che, trattandosi dei primordi in cui si eseguisce la legge, una spesa maggiore per i comuni di circa nove milioni, qualunque sia il cespite da cui si debbano ritrarre, e la costruzione di opere stradali per dodici milioni in un anno, sono già un indizio che si procede in modo soddisfacente nell'esecuzione della legge.

Quanto alla distribuzione di queste opere e dei sussidi, io credo, lo ripeto, che la relazione già presentata dal ministro con tutti i suoi particolari farà sì che si pronunzi un giudizio più retto. Io però sopra questa questione debbo esporre poche altre cifre, che desumo da un quadro comunicato alla Commissione dal Ministero, dove riscontro la lunghezza delle linee delle diverse strade obbligatorie progettate; l'ammontare delle opere, i sussidi accordati dal Governo in questi primi due anni in cui è cominciata l'esecuzione della legge.

Al 3 aprile 1870 erano proposte tante spese per opere di strade comunali obbligatorie per una lun-

ghezza di circa 200 chilometri, con una spesa di circa due milioni, ed il Governo ha preso l'impegno per lire 330,000 di sussidio. Era il principio. Noti l'onorevole Lacava che da un conto fatto frettolosamente e allo improvviso, ma che non si discosterà molto dal vero, risulta che di questi due milioni circa i tre quarti erano per le provincie meridionali ed insulari d'Italia. Ed era naturale, perchè è la parte che ne ha più bisogno e dove queste opere devono avere il principale sviluppo, se vogliamo paraggiarle alle condizioni delle altre parti d'Italia.

Al 31 dicembre 1870 vi erano ancora tante strade proposte per 159 chilometri, con una spesa di lire 1,942,000, e tanti sussidi accordati per lire 436,000. Ed anche qui c'è all'incirca la stessa proporzione fra le provincie del mezzogiorno e le provincie della media Italia e dell'Italia superiore, cioè le prime assorbono quasi i tre quarti della spesa; per la Sicilia e massime per la Sardegna eransi accordati pochissimi sussidi, per le ragioni che dirò in seguito.

Finalmente nel 1871 la progressione andò considerevolmente crescendo, perchè la lunghezza delle strade comunali obbligatorie, per le quali eransi accordato il sussidio, si eleva a 490 chilometri, colla spesa di lire 5,322,000 e col sussidio accordato di lire 1,330,000. La spesa si ripartisce ancora colle stesse proporzioni, cioè lire 1,300,000 alle provincie dell'Italia media e superiore, ed il resto alle provincie dell'Italia meridionale ed insulare.

Queste cifre, secondo me, devono persuadere che la legge sulle strade comunali obbligatorie, che, come ho già detto, non ha veramente cominciato ad avere la sua esecuzione che alla fine d'agosto del 1870, e quindi non ha più di un anno e otto mesi di esecuzione, comincia ad eseguirsi in modo lodevole, se il Ministero prosegue nella strada sulla quale si è messo. Se, usando dei mezzi che gli ha largamente forniti il Parlamento, il Ministero affretterà la compilazione dei progetti e tutte le operazioni necessarie per l'esecuzione di questa legge, noi vedremo, non c'è dubbio, nei bilanci prossimi le somme crescere di molto in confronto di quelle che si sono stanziato nei bilanci precedenti.

Io non posso arrestarmi sulla proposta dell'onorevole Florenza, il quale faceva delle osservazioni intorno all'approvazione dei progetti. Anzi io debbo osservare che, sull'approvazione dei progetti, è necessario che l'autorità amministrativa sia severa onde non si disperdano in spese preparatorie, che io chiamerei false spese, quei fondi che la legge ha voluto consacrare alla esecuzione delle opere. Ma la Camera non può entrare in queste minute discussioni. C'è un regolamento il quale determina con quali norme si deve procedere nella formazione dei progetti e nella loro approvazione; bisogna tener fermo perchè il regolamento sia eseguito.

All'onorevole Vollaro poco devo rispondere. Egli ha

preso occasione da questo bilancio per mettere in discussione tutta quanta l'amministrazione delle opere pubbliche del decennio e per stigmatizzarla, separando però dall'eccidio universale l'amministrazione del ministro attuale, che salva in certo modo, mettendolo in una condizione privilegiata, in confronto di tutti i ministri precedenti.

VOLLARO. Di molti paesi.

DEPRETIS, *relatore*. Mi permetta l'onorevole Vollaro di ricordargli che fra i ministri antecedenti ci sono stato anch'io.

VOLLARO. Ed ha durato poco, onorevole Depretis, troppo poco!

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Vollaro.

VOLLARO. Domando la parola per un fatto personale.

DEPRETIS, *relatore*. È pura storia, qui non c'è luogo a fatto personale.

VOLLARO. Domando la parola per una dichiarazione.

DEPRETIS, *relatore*. In una delle sedute precedenti l'onorevole Vollaro ha reso testimonianza che, almeno per la illuminazione delle coste, qualche cosa si era fatto di buono dall'amministrazione delle opere pubbliche. Ebbene quasi tutte le opere che riguardano la illuminazione delle coste datano appunto dalla mia amministrazione, cioè appartengono ad una delle molte amministrazioni del decennio da lui stigmatizzate.

Io non ho più nulla a dire, se non che debbo fare un'ultima osservazione.

Già nelle discussioni precedenti la Commissione del bilancio ha osservato che la legge sulle strade comunali obbligatorie, per alcune parti dello Stato, merita di essere ristudiata e corretta.

La condizione delle diverse provincie del regno non è eguale. Nelle isole, in Sardegna, per esempio, la costituzione dei comuni è affatto diversa da quella che sia nelle provincie continentali d'Italia. Trovate, massime nelle parti montane, i comuni costituiti con territori estesissimi, con grossi centri abitati, distanti molti chilometri l'uno dall'altro. Questi centri debbono essere riuniti con istrade che attraversano le montagne, e che sono molto, ma molto costose.

Evidentemente la condizione di questi comuni è più grave di ciò che lo sia quella della grandissima parte dei comuni della penisola, ed il quarto di concorso nella spesa, stabilito dalla legge, per avventura può essere inferiore a quello strettamente necessario onde la legge abbia una possibile applicazione.

Su questo punto io non credo che sia adesso il caso di fare una proposta; mi limito ad accennare il caso ed a chiamare su di esso l'attenzione del ministro, perchè anche la Commissione d'inchiesta sulla Sardegna ha dovuto preoccuparsi di questo fatto, ed ha indicato, riguardo a queste strade comunali obbligatorie, speciali proposte che meriterebbero di essere sancite con legge.

Io non ho altro da aggiungere.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

SELLA, *ministro per le finanze.* Io desidero di fare un'osservazione statistica. Ci sono ancora 140 capitoli del bilancio da votare; oggi si è speso tutto questo tempo per discuterne due, di questo passo ci vorrebbero ancora 70 sedute. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Metto ai voti...

VOLLARO. Io ho domandato la parola per una dichiarazione (No! no! *a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole Vollaro, permetta...

VOLLARO. Non dirò più di dieci parole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VOLLARO. L'onorevole Depretis ha detto: l'onorevole Vollaro ha escluso il ministro, ed ha attaccato l'amministrazione.

Io ho attaccato qualche cosa che è superiore ai singoli ministri. Ora dichiaro che l'onorevole Depretis ha durato troppo poco in quell'amministrazione, ed ora dico che quello che si è fatto riguardo ai fari l'ha fatto lui, e che dopo di lui non si è fatto più niente.

PRESIDENTE. « Capitolo 67 bis. Spesa pel completamento della statistica stradale, lire 8000.

« Capitolo 68. Strada nazionale da Cuneo alla Francia per il colle dell'Argentera, n° XIV - Compimento dei tronchi in lacuna, lire 117,260. »

BRUNET. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRUNET. Io prego l'onorevole signor ministro a rivolgermi per poco la sua attenzione su questo capitolo.

Sono circa quindici anni che si è incominciato questo tronco di strada, e non è ancora terminato adesso.

Questo tronco stabilisce una comunicazione stradale tra l'alto Piemonte per la valle di Stura al confine francese sul colle dell'Argentera, nel dipartimento delle Basse Alpi.

La strada sul territorio francese è presso che compiuta, e trattasi di operarne finalmente la congiunzione.

Io pregherei quindi il signor ministro a volere stanziare nel prossimo bilancio la somma necessaria perchè questi tronchi, che rimangono ancora a compiersi, siano posti in appalto, e possa vedersi compiuta un'opera da tanti anni incominciata, e i cui vantaggi non possono aversi se non colla strada intieramente terminata.

*Molte voci.* Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. « Capitolo 68. Strada nazionale da Cuneo alla Francia per il colle dell'Argentera, n° XIV - Compimento dei tronchi in lacuna, lire 117,260.

« Capitolo 68 bis. Indennità ai proprietari per antiche espropriazioni in Lombardia, lire 20,510.

« Acque. — Capitolo 69. Fiume Santerno in provincia di Ravenna - Rettifica del tronco fra le botte Monte Bottone e Bazzine superiore (Spesa ripartita), lire 100,000.

« Capitolo 70. Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle

province di Padova e Venezia - Sistemazione secondo il piano Fossombroni-Paleocapa (Spesa ripartita), lire 590,000. »

CERROTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che capitolo intende parlare?

CERROTI. Su questo titolo dei lavori idraulici. (*Vivi segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Ma se siamo entrati già nella discussione dei capitoli, come vuol parlare sul titolo? Ora siamo al capitolo 70, e, se ella voleva parlare sul titolo, doveva chiedere prima la parola.

CERROTI. Io sono stato ossequente all'avvertenza del nostro presidente, il quale disse che, per parlare di lavori straordinari, si dovesse aspettare quando si parlava di spese straordinarie.

PRESIDENTE. Perfettamente. L'onorevole Cerroti mi ha chiesto in che modo avrebbe potuto parlare sulle acque, volendo accennare ai lavori del Tevere, ed io gli dissi che era su questo titolo che doveva parlare, e poi, poco dopo, egli ebbe la bontà di dirmi che rinunciava alla parola.

CERROTI. Io esitava appunto a prendere la parola per quello che ella mi aveva detto intorno alla discussione generale che non potei presenziare: ma poi avendo considerato bene quello di cui si trattò nella discussione medesima, vidiche non venne esaurita la questione. Però, vedendo la impazienza della Camera, io non insisto.

PRESIDENTE. Allora permetta, ella doveva venire nuovamente a farsi iscrivere e dire che voleva parlare. Come si fa a tornare indietro, quando si sono già passati due capitoli del titolo? Se mi avesse detto che manteneva la sua iscrizione, era dovere mio di darle la parola; ma ella sa che è venuto al banco della Presidenza a dichiarare che rinunciava a parlare. Sopra un capitolo speciale le posso dare la parola.

CERROTI. Mi limiterò a presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Come? Sopra un capitolo?

*Molte voci.* Andiamo avanti!

*Altre voci.* Parli pure! parli!

PRESIDENTE. Che parli, parli! Quanti sono i presidenti? (*ilarità*)

« Capitolo 70. Fiumi Brenta e Bacchiglione - nelle province di Padova e Venezia - Sistemazione secondo il piano Fossombroni-Paleocapa (Spesa ripartita), lire 590,000.

« Capitolo 71. Canal Naviglio - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico nei pressi di Bastiglia, lire 12,000.

« Capitolo 72. Canali Canetta e Prevedoli - Venezia - Allargamento ed approfondamento dei canali per la navigazione, lire 20,000. »

PECILE. Approfitto di questo capitolo che ha riferimento a canali che formano parte del sistema di navigazione del Sile e del Piave, per fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Si tratta di un lavoro idraulico importantissimo che è rimasto sospeso, e la cui sospensione potrebbe mettere a serio pericolo la sicurezza del territorio.

Parlo del taglio dell'intestatura del Piave presso San Donà e dell'applicazione del relativo sostegno di navigazione. (*Rumori d'impazienza*)

Mi accordino cinque soli minuti! La repubblica veneta ha lavorato per secoli (*Segni d'impazienza*) ad allontanare i fiumi che mettevano foce nella laguna...

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ma non si possono discutere delle questioni così gravi in questi giorni.

**PECILE.** Dopo 22 anni di lavoro è riuscita a condurre il Piave, che sboccava in Adriatico al porto di Jesolo, togliendolo dal vecchio alveo e con potenti arginature fino a Santa Margherita vicino al porto di Cortellazzo.

Il fiume Piave, tutti lo sanno, è uno dei più importanti nel Veneto; serve alla navigazione di tre provincie, e per esso fluitano quantità rilevanti di ottimo legname dal Cadore verso Venezia. Questo legname è ora costretto a prendere la lunghissima via di Cortellazzo, entrare nell'Adriatico, per quindi rientrare nelle lagune.

Già da oltre quarant'anni veniva proposto di praticare un taglio dell'arginatura del Piave al punto dell'intestatura e di applicarvi una porta di navigazione, escavando il vecchio letto abbandonato, per congiungersi col Sile, con che si avrebbe avuto una via fluviale entro terra, che avrebbe risparmiato 10 giorni di viaggio ai legnami, e reso il trasporto più sicuro.

Si fecero vari progetti, e il Governo austriaco fece sperare più volte inutilmente, come il solito, di eseguire questo lavoro. (*Conversazioni*)

Finalmente nel 1867 il prefetto Torelli indusse i due comuni di San Donà e Musile ad offrire al Governo di assumere il lavoro con diritto di riscuotere un pedaggio...

**PRESIDENTE.** Ma onorevole Pecile, ella vede che la Camera desidera di procedere oltre.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Nessuno ascolta, si perde il tempo.

**PECILE.** È un affare gravissimo!

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ma come possiamo entrare ora in siffatte questioni!

**PRESIDENTE.** Venga alla conclusione.

**PECILE.** Giacchè così si vuole, verrò alla conclusione. Concludo adunque che quest'opera, e per la sua importanza, e per essere un'opera di navigazione a termini delle leggi vigenti, deve essere eseguita dallo Stato. Basta guardare gli articoli 92 e 93 della legge sui lavori pubblici per convincersi che quest'opera è di competenza dello Stato.

**PRESIDENTE.** Ma ha delle proposte da fare su questo capitolo?

**PECILE.** Io mi limito semplicemente a raccomandare al signor ministro di voler rivolgere la sua attenzione

a questo importantissimo affare, e a prendere un provvedimento urgente per ovviare ai pericoli che potrebbero derivare dall'avvenuta sospensione del lavoro, e lo prego a penetrarsi delle critiche circostanze in cui si trovano quei coraggiosi comuni che lo assunsero. Mi limito quindi per ora ad una raccomandazione e ad una preghiera.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 72. Canali Cavetta e Prevedoli - Venezia - Allargamento ed approfondimento dei canali per la navigazione, lire 20,000.

« Capitolo 73. Torrente Quaderna - Bologna - Sistemazione del diversivo del torrente stesso dal ponte della Fiorentina alla cassa di colmata dei torrenti Idice e Quaderna (Spesa ripartita), lire 200,000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Capitolo 84. Fiume Adige - Verona - Costruzione di un magazzino idraulico presso Bonavigo, lire 19,000.

« Capitolo 85. Riparazione e sistemazione delle opere idrauliche danneggiate dalle piene straordinarie dell'autunno 1868, lire 1,636,760. »

Il signor ministro accetta questa modificazione della Commissione?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'accetto.

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

« Capitolo 85 ter. Fiume Ombrone - Grosseto - Sistemazione del quinto e sesto tronco dell'arginatura destra, e lavori a due magazzini idraulici, lire 10,600.

« Capitolo 85 quater. Fiume Brenta - Padova - Piccola fabbrica da erigersi a Conche presso Codevigo per ri-

covero dell'ingegnere di sezione e del personale idraulico in tempo di piena, lire 16,000.

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

« Capitolo 85 *sexies*. Canale Cavetta - Ricostruzione del ponte di legno a Cava Zuccherina, lire 8000. »

Ora sospenderei la seduta per una mezz'ora...

*Voci No! Finiamo le acque.*

**PRESIDENTE.** Allora do la parola all'onorevole Asproni.

**ASPRONI.** È solamente per fare un eccitamento all'onorevole ministro dei lavori pubblici, acciocchè presenti una legge generale sulle bonificazioni generali e che ne prenda impegno. È questa una pubblica ed urgente necessità.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'ho già promesso.

**ASPRONI.** Mi basta questo.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 86. Lago di Bientina, lire 327,510 56.

« Capitolo 87. Maremme toscane, lire 321,588 50. »

**NELLI.** Prendo la parola su questo capitolo, *Bonifiche delle Maremme toscane*, e dico subito che io non mi propongo di fare un discorso, specialmente al punto cui siamo arrivati nella seduta di questa mattina. Veramente l'importanza e la gravità dell'argomento lo richiederebbero e potrebbero ottenermi dalla Camera un poco d'indulgenza, ma mi rendo conto della situazione, e quindi, rimandando ad altro tempo, che spero vicino e più propizio, una discussione sul bonificamento delle maremme, mi limito a ricordare alla Camera alcuni precedenti, che non vorrei nel silenzio venissero dimenticati; anche per richiamare con alcune interrogazioni su di essi l'attenzione dell'onorevole ministro, dal quale mi auguro di aver soddisfacenti dichiarazioni.

Nella seduta dell'11 marzo 1869, quando si discuteva il bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio, al quale allora era affidato questo servizio pubblico delle bonifiche, l'onorevole Ferri, deputato a quel tempo del collegio di Grosseto, che io ho l'onore oggi di rappresentare, fece, insieme con altri onorevoli deputati, una formale proposta per elevare la somma stanziata dal ministro per questo capitolo in lire 200,000 alla cifra maggiore del doppio, cioè di 400,000 lire. (*Conversazioni — L'oratore s'arresta*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Nelli, continui.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Non è l'ora, non è possibile.

**NELLI.** La discussione su quella proposta fu animatissima. Io non intendo riassumerla. Se lo facessi, certamente non lo farei senza effetto utile all'assunto mio; ma io sento il dovere di essere breve. Quindi mi limito a dire che dall'insieme di quella discussione risultò una verità dolorosa, risultò, cioè, che le opere del bonificamento delle maremme, oggetto di tante sollecitudini pel passato, di tanti sacrifici pei contribuenti, si trovavano e si trovano ancora in uno stato deplorabile di decadimento. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Nelli, la prego di venire alla conclusione.

**NELLI.** Onorevole presidente, io era iscritto per parlare. Se ella me ne ha data facoltà a quest'ora estrema, non è colpa mia.

**PRESIDENTE.** Continui, la Camera aspetterà che finisca.

**NELLI.** Se la Camera non credesse che dovessi parlare adesso, attesa l'ora tarda, sarebbe inutile continuare.

L'onorevole presidente potrebbe rimandare il mio discorso alla seduta pomeridiana.

**PRESIDENTE.** No, no. Usi del suo diritto, ma si restringa.

(*Conversazione fra il ministro dei lavori pubblici e il deputato Bonghi. — L'oratore seguita a tacere.*)

L'onorevole Nelli desidera senza dubbio che l'onorevole ministro gli presti attenzione, quindi prego l'onorevole Bonghi e l'onorevole ministro di non conversare.

**NELLI.** Risultò, io diceva, la verità dolorosa che le opere di bonificamento erano in uno stato deplorabile di decadimento, per non dire d'abbandono, e che molti milioni, la Camera ricordi che se ne sono spesi oltre a 23, giacciono sepolti sotto le acque ed i pantani, per ora non fecondi d'altro che di malaria e di febbre. Mi duole che non sia al suo posto l'onorevole presidente del Consiglio, perchè egli potrebbe confermare come non sono esagerate le mie parole, mentre io ho dovuto in nome della congregazione di Carità che presiede all'amministrazione dell'ospedale di Grosseto, ricorrere alla carità del Governo per sussidiare quello stabilimento, che ormai non regge più colle rendite proprie, e non sono piccole, alla concorrenza che gli fa la febbre della malaria. Questa verità non fu contraddetta in quella discussione da alcuno dei molti oratori che vi presero la parola, e risulta d'altronde confermata da un documento ufficiale autorevole che ebbe spesso l'onore della citazione, intendo dire la relazione del commendatore De Cesare, allora segretario generale del Ministero di agricoltura e commercio.

La proposta Ferri, non appoggiata dalla Commissione della quale era relatore l'onorevole Torrigiani, fu naturalmente respinta. Però io debbo qui dire, perchè non si accolgano sfavorevoli concetti su quella proposta, che il rigetto della medesima non derivò da opinione contraria che si avesse sulla necessità e sull'urgenza di curare l'opera di bonificamento abbandonata, ma piuttosto dalla considerazione che, appunto in vista di quella necessità e di quell'urgenza, che furono generalmente riconosciute, si dovesse rivolgere il pensiero allo studio di un sistema radicale, serio e completo di lavori, onde condurla completamente a termine.

La Camera in sostanza si persuase che era tempo di uscire dall'inazione; che bisognava ricuperare le



ingenti spese che si erano fatte, raccogliendo i frutti sperati, certi, immancabili a opera compita, e per cui rigettando, quasi non le piacesse le mezze misure, la proposta dell'onorevole Ferri, fece ragione ed accoglienza ad un ordine del giorno dell'onorevole Sanminiatielli, che mi piace di vedere al suo posto; del quale ordine del giorno la Camera mi permetterà io dia adesso lettura:

« La Camera, confidando che il Governo presenterà senza indugio all'approvazione del Parlamento il progetto particolareggiato dei lavori e delle spese occorrenti a mantenere in buon grado e condurre a sollecito termine il bonificamento della maremma toscana, passa all'ordine del giorno. »

Ora io potrei concludere, ma mi permetta la Camera di fare un altro ricordo. Su questo argomento delle bonifiche si tornò nell'anno successivo, cioè nel 1870 in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici. Anche allora s'insistè sopra quest'ordine del giorno, e si dichiarò solennemente che il Ministero studiava un progetto di lavori di complemento, anzi si aggiunse di più che il Ministero aveva nominata una Commissione d'inchiesta nelle persone rispettabili di due ingegneri del Genio civile, i signori Barillari e Pareto, e si conchiuse per rigettare anche allora ogni proposta di aumento parziale di spesa sul capitolo, osservando che la discussione dovesse rimettersi al piano generale degli studi che il mio onorevole amico Depretis, che pure allora era relatore della Commissione del bilancio, fece sperare che si sarebbe avuto entro tre mesi, forse perchè ne ebbe affidamento dal ministro di quel tempo; sicchè egli si augurava che nell'anno prossimo si sarebbe fatta una discussione completa.

Ora non mi restano che poche parole per spiegare interamente il mio concetto, ed avrò presto finito.

È passato il 1871, siamo a buon corso del 1872, e il progetto non si è veduto, la discussione non si è fatta, nè io la posso fare, nè la voglio fare oggi.

Ora vengo alla conclusione, ed è il momento che debbo rivolgere le mie parole al ministro dei lavori pubblici e domandargli: dopo tanto tempo che cosa si è fatto di tutti questi studi, di quelli che l'onorevole ministro di agricoltura e commercio fin dal 1869 diceva che erano compiuti, e degli altri della Commissione d'inchiesta della quale si fece parola in occasione della discussione del bilancio del 1870?

Prevedo una risposta; il ministro dirà che il tempo e gli studi non sono andati perduti, che nuovi studi si sono ordinati e si sono fatti. E questo in parte io so, so cioè, e ne do lode all'onorevole ministro per i lavori pubblici, che ha incaricato il Genio civile tecnico stabilito in Grosseto di studiare un piano ordinato di lavori onde condurre prontamente a termine le opere del bonificamento, e so altresì, da fonte autorevole, che il distinto capo di quell'ufficio ha da tempo ri-

messo il suo progetto al ministro; ma mi occorre sapere anche qualche altra cosa. Ciò che mi occorre e mi rimane a sapere è a quale punto sono gli studi del signor ministro sugli studi ordinati da lui, e più specialmente se egli intende e quando si crede in misura di poter presentare al Parlamento per l'approvazione il progetto generale dei lavori di bonificamento compilato dal signor ingegnere Baccarini. Inoltre mi rimane una raccomandazione da fare, e la raccomandazione è questa, che il signor ministro dei lavori pubblici applichi tutta la sua sollecitudine che dimostra per la cosa pubblica e tutta la sua attività per condurre sollecitamente a termine i lavori di bonificamento.

Il signor ministro sa che non si tratta di opera nuova: l'opera è antica, ordinata per legge; sa che c'è impegnata la parola e la volontà della Camera col suo ordine del giorno. Ci sono molti altri atti governativi e solenni favorevoli alla sua prosecuzione ed al suo compimento. Sa finalmente come al punto in cui siamo, oltre che è un'opera di civiltà e di umanità, è anche un atto di buona amministrazione.

E su ciò richiamo volentieri l'attenzione anche dell'onorevole ministro delle finanze, tanto premuroso nel cercare fonti d'entrata e di ricchezza pubblica a beneficio e prosperità del paese; perchè, ripeto, al punto in cui siamo, dopo avere spesi 23 milioni, io credo che non solo valga la pena di ricuperarli, ma sia, il farlo, un atto doveroso di buon Governo, di provvida, savia e sapiente amministrazione.

Credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici troverà discreta la mia domanda, troverà onesto il mio voto, e vorrà, affrettando il compimento delle opere di bonificamento, associare il suo nome alla rigenerazione della maremma. Comunque, io credo che non avrò fatto opera inutile se avrò richiamata sopra quest'argomento l'attenzione della Camera, la quale ringrazio della benevolenza con cui, in tanta angustia di tempo, ha voluto ascoltare le mie parole.

Ora non mi resta che attendere le dichiarazioni del signor ministro, le quali mi auguro chiare, precise e rassicuranti.

**PRESIDENTE.** Onorevole Peruzzi, ella ha domandato la parola. Intende parlare sulle maremme toscane?

**PERUZZI.** Debbo parlare a proposito delle maremme di Vada e di Piombino.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** È un altro capitolo.

**PERUZZI.** Ma è sempre sullo stesso argomento.

Non tema la Camera che io sia lungo, dirò poche parole, e la stessa risposta potrà servire per me e per l'onorevole oratore che mi ha preceduto.

Dirò adunque che il piano di Vada era stato compiutamente bonificato, grazie all'abbondante limo che era portato dai torrenti che scorrono in quelle pianure; ma disgraziatamente, dacchè si sono rallentati i lavori di bonificamento delle maremme toscane,

hanno ricominciato a formarsi degli stagnuoli, e le febbri vi sono ricomparse. Quello su cui io richiamo l'attenzione degli onorevoli ministri dei lavori pubblici e delle finanze è il fatto delle acque marine che erano trattenute da dighe ed ora hanno ricominciato ad invadere alcune terre basse, dove inoltre le colmate non si fanno più colla desiderabile regolarità, dappoichè il demanio nel 1868 procedette a vendite, senza tener conto dei bisogni del bonificamento. Ora queste vendite furono sospese. Sarebbe bene che, nell'interesse del demanio, queste vendite fossero riprese, ma che lo fossero sempre in armonia dei bisogni del bonificamento.

Debbo anche aggiungere che dei lavori i quali dovevano essere fatti nel 1870 per 18,000 lire circa, pochi ne furono eseguiti, essendosi fatto un risparmio di lire 13,000, locchè spero che non si rinnoverà in questo anno, dappoichè confido che i lavori potranno essere ordinati secondo il piano generale di cui è stato tanto parlato, e che sarebbe tempo di deliberare ed eseguire.

Dirò finalmente che anche il lago di Rimigliano presso Piombino tende ad essere ricostituito, dacchè sono state tolte di lì le macchine già statevi poste per mantenerlo asciutto.

Pregherei poi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare una raccomandazione al suo collega il ministro di agricoltura e commercio, che non vedo al banco dei ministri, intorno all'esecuzione della legge del 1° dicembre 1867, la quale fu sostituita, rispetto alle terre da coltivare, all'antica legge toscana del 1833. Con quella legge erano destinati sussidi a coloro cui erano assegnate le terre da coltivare per le prime operazioni. La legge del 1867 stabilì una *Cassa agricola*, la quale doveva raccogliere i prodotti dell'affrancazione e doveva poi erogare in sussidi, per la coltivazione delle terre, una porzione dei prodotti di queste affrancazioni. Disgraziatamente pare che queste operazioni non procedano in modo regolare, ed una petizione degli abitanti di Soverato fu presentata nel marzo a questo proposito e fu vivamente raccomandata ai ministri. Ed io mi permetto di rinnovare queste raccomandazioni, colle quali chiudo queste brevi avvertenze, che completano quelle fatte dall'onorevole Nelli.

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

**SANMINIATELLI.** La parola dell'onorevole Peruzzi non ha bisogno di altri suffragi e tanto meno ha bisogno del mio; ma io mi permetto di rammentare alla Camera come il rimarco che l'onorevole Peruzzi ha fatto circa a Vada è un rimarco che è stato fatto alla Camera, fin da due anni fa, da me e dall'onorevole Panattoni, allora nostro collega. Questo basti circa a Vada.

Quanto al bonificamento delle maremme toscane in generale, il mio onorevole amico personale, il deputato

Nelli, ha ricordato un ordine del giorno che io ebbi l'onore di sottoporre alla discussione e alle deliberazioni della Camera, appunto in quella stessa occasione di due anni fa.

Quell'ordine del giorno chiedeva la presentazione di un progetto di legge da parte del ministro dei lavori pubblici, e quell'ordine del giorno stesso fu convertito in una deliberazione della Camera. Quindi è che io, non in nome della mia autorità, che so di non averne nessuna, ma in nome dell'autorità della Camera, mi permetto di domandare formalmente perchè la presentazione di un progetto di legge che è stata dalla Camera ordinata al ministro dei lavori pubblici due anni fa, perchè questa presentazione non ha avuto luogo finora?

Io non mi lagno davvero, signori, quando sento gli onorevoli rappresentanti delle provincie del mezzogiorno che rinnovano ogni giorno le loro istanze e querele, ma sia permesso anche a noi, rappresentanti di provincie le quali alcune sono in uguale e forse maggiore grado di bisogno, di muovere le stesse lagnanze. Quindi è che io unisco la mia debole voce a quella del naturale rappresentante delle provincie maremmane, per chiedere alla gentilezza del ministro dei lavori pubblici una formale, categorica, precisa risposta, la quale voglia indicarci il tempo nel quale egli crede che il progetto di legge dalla Camera deliberato potrà esserci presentato.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io sarò brevissimo.

L'onorevole Nelli, come l'onorevole Peruzzi e l'onorevole Sanminiatielli sanno che da lungo tempo si voleva avere un progetto completo delle opere che ancora rimangono a farsi per il rinsanimento della Maremma, e perchè i benefizi fin qui ottenuti non vadano perduti.

Io ho adoperato ogni premura perchè tale progetto fosse compito; ed ora ho la compiacenza di dire che è pervenuto al Ministero.

Sulle sollecitazioni poi indirizzate mi perchè manifestassi gli intendimenti dell'attuale amministrazione intorno ai lavori in progetto, io devo limitarmi a ripetere che il Governo ha grandissimo interesse a vederli eseguiti; ma che non può dire quale metodo egli voglia seguire, finchè il progetto non sia stato debitamente esaminato e studiato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dall'amministrazione.

Ma oltre la parte tecnica, vi hanno per il bonificamento delle Maremme e questioni economiche e questioni finanziarie, riguardanti gli affitti e le vendite dei terreni, le imposte, ecc. Anche su questo punto posso assicurare l'onorevole Nelli che, per la parte spettante all'amministrazione dei lavori pubblici, non si tralascierà mezzo per arrivare ad una soluzione che soddisfaccia gli interessi dei privati senza danno dello Stato.

L'onorevole Sanminiatielli poi mi chiese perchè non

si fosse presentato ancora il progetto di legge che la Camera aveva commesso al Governo or sono due anni. Mi conceda di rispondergli che non si poteva proporre una legge finchè non si sapesse che cosa si dovesse e si volesse fare, vale a dire fino a tanto che non si avesse quel progetto tecnico di cui poco fa tenni parola, e non si conoscesse l'importo complessivo di tutti i lavori bisognevoli al completamento della bonifica maremmana.

All'altra domanda categorica dell'onorevole Sanminiati sul quando presenteremo il progetto di legge, risponderò, che lo presenterà l'amministrazione quando avrà fatti tutti i suoi studi, quando vedrà chiaro in questa difficilissima materia, e quando infine potrà determinare quali sacrifici lo Stato deve fare ancora per completare questa grande sistemazione idraulica.

Spero che l'onorevole Peruzzi, l'onorevole Sanminiati e l'onorevole Nelli vorranno accontentarsi di queste dichiarazioni generali.

**NELLI.** Io ringrazio l'onorevole ministro della risposta che ha fatta, risposta che avrei desiderata un po' più precisa. Nonostante gli faccio riflettere come il rapporto degli studi è stato già trasmesso al Ministero...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ciò non è esatto; è stata trasmessa solamente la prima parte: manca tuttora il rapporto degli studi tecnici.

**NELLI.** È precisamente la relazione di ordine amministrativo, relativa al progetto e al modo di eseguire i lavori, che le è stata da circa due mesi trasmessa, e della quale io ho inteso parlare, onorevole signor ministro.

Quindi io spero che ella si penetrerà della necessità di far presto; ed in questa fiducia mi dichiaro, per ora, soddisfatto.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Il Ministero bisogna che faccia bene, e non solo presto.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 87. Maremme toscane, lire 321,588 50.

« Capitolo 88. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 18,950 93.

« Capitolo 89. Opere di bonificazione nel Napoletano, a carico dello Stato, lire 248,079 42.

« Capitolo 90. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 74,130 09.

« Capitolo 91. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 191,474 69.

« Capitolo 92. Bacino Nocerino, lire 62,600. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

**LANZARA.** Io avrei voluto fare molte osservazioni a proposito di questo capitolo; ma, vista l'impazienza della Camera, mi limito semplicemente a rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una raccomandazione, dirò meglio una preghiera.

Or sono diversi giorni, mi si riferisce, un ingegnere si recò sul territorio del comune di Siano per gli studi

necessari di campagna, affin di stendere un progetto generale di lavori di bonificazione, ma cotesti studi furono interrotti e non più ripresi; è questo un fatto che non piacque molto a quelle popolazioni, le quali da molto tempo reclamano opportuni e necessari provvedimenti perchè quelle acque sì per loro moleste, quei torrenti che tutto devastano, sieno regolati secondo richiedesi, e in modo da togliere qualunque pericolo, senza arrecare ulteriori danni.

Io quindi prego l'onorevole ministro a far sì che gli studi sieno ripresi ed ultimati, non solo in quel di Siano, ma sieno ancora fatti nella contrada di Bracigliano, la quale essendo in posto elevato, alla sommità quasi di tutto il bacino Nocerino, fa d'uopo curare il male dalle radici, cominciando ivi ad apporre il rimedio, conoscendosi da tutti che i torrenti conviene sieno governati in prima non nella valle, ma bensì dall'alto; diversamente, come sa l'onorevole ministro, non si fa opera nè utile nè stabile, ma del tutto provvisoria.

Io non aggiungo altro, ripeto, per lo stato d'impazienza in cui è la Camera, nè voglio rendermi molesto, ma mi auguro che l'onorevole ministro vorrà darmi non solo una risposta, di cui possa dichiararmi allo stato delle cose soddisfatto, e con me quelle popolazioni; ma disporrà, ciò che più mi preme, che gli studi sieno terminati per Siano, e per Bracigliano incominciati e sollecitamente messi a fine.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Aderisco.

**PRESIDENTE.** Se non c'è altra osservazione il capitolo 92 s'intenderà approvato.

« Capitolo 93. Regii Lagni, lire 193,554 61.

« Capitolo 94. Bacino inferiore del Volturmo e Baggnoli, lire 544,410 44.

« Capitolo 95. Torrente di Nola, lire 117,285 21.

« Capitolo 96. Stagni di Marcianise, lire 10,858 64.

« Capitolo 97. Piana di Fondi e Monte San Biagio, lire 38,938 62.

« Capitolo 98. Agro Sarnese, lire 385,575 92.

« Capitolo 99. Bacino del Sele, lire 140,957 83. »

L'onorevole Manzella ha facoltà di parlare.

**MANZELLA.** Io ho già interpellato l'onorevole Depretis intorno ad un aumento di somma nello stanziamento di questo capitolo. Essendosi ora presentati i progetti al Ministero delle opere occorrenti, si ha il piano delle somme che sono state stimate necessarie; conseguentemente fo semplice raccomandazione perchè la somma ora stanziata si spenda subito pe' minuti lavori, e che nello stato di prima previsione del 1873 s'inscriva una somma da impegnarla in opere radicali.

*Voci.* Sì! sì! Ai voti!

**PRESIDENTE.** Capitolo 100. *Vallo di Diano*, lire 209,784 54.

L'onorevole Miceli ha facoltà di parlare.

**MICELI.** Le condizioni in cui si trova la Camera mi vietano di ragionare quanto vorrei su questo punto; se non che io sono costretto a rivolgermi alla Com-

missione per sapere se essa accetta la mia proposta di aumentare questo capitolo di altre 100,000 lire.

Fo osservare alla Camera che io in questa circostanza parlo non solo nell'interesse locale del Vallo di Diano, ma parlo a preferenza nell'interesse pubblico, nell'interesse dell'erario dello Stato. La somma di 53,000 lire assegnata per quest'anno al bilancio dello Stato per bonifiche nel Vallo di Diano è così esigua da rendere non solamente impossibile che i lavori, i quali durano già da anni ed anni, si compiscano in un tempo vicino, ma da render benanche inevitabile che gran parte della spesa diventi assolutamente inutile. Perocchè, quando voi spendete per bonifiche di terreni una somma piccola, sproporzionata alla estensione della località ed all'importanza dei bisogni di essa, ne avviene che al giungere delle piene autunnali o dell'inverno quel territorio è messo sossopra e tutto ciò che si è speso nel corso dell'anno viene in gran parte distrutto.

La verità della mia affermazione, cioè che io parlo più nell'interesse dell'erario dello Stato, che in quello del Vallo di Diano, è una cosa evidente. La Commissione, nelle parole che consacra al titolo delle bonifiche, ha reclamato dal Governo la presentazione di un progetto di legge, il quale regoli la materia che in questo momento è affidata a leggi varie, a leggi antiche, che vigevano negli antichi Stati italiani, e non rispondono alle necessità attuali. Ora, la insufficienza di queste leggi, la varietà di esse produce conseguenze cui bisogna riparare. Fra le altre cose, nota la Commissione che, nello stato attuale della legislazione sulle bonifiche, noi manchiamo di dati per poter conoscere l'entità e le qualità dei lavori, l'utilità della spesa e provvedere all'equa ripartizione di essa.

Ed io soggiungo che non solamente la Camera non può fare il sindacato che è necessario su queste spese, le quali oramai ammontano a circa tre milioni annui e dovranno crescere a ragione del maggiore impulso che dovremo dare all'agricoltura; non solamente si rende impossibile questo sindacato a danno del diritto che ha il paese di sapere in che modo si spendano i suoi denari, ma che la ripartizione non risponde in verun modo alle ragioni della giustizia e dei diritti di ciascuna località: ne proviene insomma che si fa uno sciupio assoluto del denaro pubblico, eseguendosi i lavori a spizzico e lasciandoli rovinare, e si viola l'equità della distribuzione tra i vari paesi ed i vari lavori.

Io spero che l'onorevole Commissione, coerente a quello che ha detto, insisterà colla massima energia perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenti al più presto un progetto di legge che regoli convenientemente la materia delle bonifiche, e nello stesso tempo provochi dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio la presentazione di un nuovo progetto di legge forestale, giacchè quello che presentò tempo

addietro non poté avere la fortuna di essere approvato dalla Camera.

Una provvida legge forestale e quella che la Commissione reclama dall'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle bonifiche, e che invano fu reclamata da più anni, sono due leggi che si collegano e si completano l'una coll'altra. Ciò che ho detto sulla conseguenza della tenuità dello stanziamento annuale per le bonifiche del Vallo di Diano è un esempio palpabile che prova la necessità della legge invocata dall'onorevole Commissione del bilancio. La somma che si propone per la bonifica del Vallo di Diano, non solo è insufficiente al bisogno, ma per la sua piccolezza diventa in parte distrutta e riducesi ad una dilapidazione volontaria del danaro dei contribuenti.

Io faccio osservare alla Camera che il Vallo di Diano di cui ora si parla, e pel quale si è assegnata una somma tanto inferiore al bisogno, ha un territorio di 40 mila ettari. Questo territorio, creato fertilissimo dalla natura, è condannato ad essere quasi sterile ed improduttivo per le torbide che lo invadono costantemente nelle stagioni piovose. Esso ha una popolazione laboriosa ed industrie, di circa 50 o 60 mila abitanti. Ed è doloroso che proprio nel cuore della nostra penisola, nelle vicinanze di Napoli, si veggia una delle più amene e sorridenti vallate languire nello squallore e nella miseria, mentre, con pochi sforzi da parte dello Stato, potrebbe quanto prima divenire ricca e fiorente.

Io spero che queste ragioni, dette incompostamente e con la estrema brevità voluta dalle condizioni odierne della Camera, faranno sì che l'onorevole Depretis, presidente della Commissione, verrà in mio aiuto coll'autorevole sua voce e che reclamerà dal Ministero lo stanziamento maggiore da me chiesto, perchè l'insufficienza di quello che è stato stanziato è ormai innegabile, e parte di esso sarebbe inevitabilmente condannato a divenir preda dei torrenti.

DEPRETIS, *relatore*. In una parte io mi unisco alla domanda dell'onorevole Miceli. E non potrei fare diversamente, perchè la Commissione ha reclamato già da diversi anni la presentazione di una legge generale sulle bonifiche.

La Camera sa che c'è stata una Commissione, e meglio di tutti lo sa l'onorevole ministro, che ne era il presidente, coll'incarico di preparare questa legge, la quale è un vero ed urgente bisogno del paese; io quindi mi unisco ai reclami dell'onorevole Miceli, però con un'osservazione.

Non bisogna credere che con questa legge generale si possano distruggere tutte le leggi speciali delle bonifiche, massime delle provincie napoletane dove hanno un carattere contrattuale; quindi la legge potrà regolare in generale l'amministrazione, stabilire in che modo debbano essere questi servizi regolati nelle altre provincie d'Italia, che per questo riguardo sono an-

cora fuori del diritto comune, ma non potrà la legge nuova abolire le leggi locali contrattuali.

Quanto alla seconda parte della proposta dell'onorevole Miceli, mi spiace non potervi aderire coll'iscrivere una somma in questo bilancio, sia perchè l'anno è già avanzato, sia perchè si verrebbe ad offendere una massima a cui si è attenuta ed a cui, secondo me, si deve attenere sempre la Commissione del bilancio riguardo agli stanziamenti.

L'onorevole Miceli vede, per le bonifiche di Val di Diano, che non nego essere importantissime, già stanziata la somma di lire 219,000, somma maggiore di tutti gli stanziamenti precedenti. Questa somma potrebbe essere, come ritiene l'onorevole Miceli, insufficiente ad impedire i deterioramenti delle opere fatte, ma la Commissione del bilancio non può accettare lo stanziamento maggiore che egli propone, senza la giustificazione del modo con cui la somma verrebbe ad essere erogata.

Trattasi di somma che oltrepassa quel limite al di là del quale la legge di contabilità esige la presentazione di una legge speciale, e, se non si dimostra legittima l'iscrizione in virtù delle leggi speciali sulle bonifiche, non può essere iscritta in bilancio, ed in ogni caso non si potrebbe ammettere una maggiore spesa di 100,000 lire, senza una giustificazione intorno al modo in cui dovrà essere la spesa erogata e l'opera eseguita. Perciò pregherei l'onorevole Miceli a non insistere su questa parte della sua proposta.

Per parte mia, sarei disposto ad unirmi all'onorevole Miceli nello invitare il ministro a presentare, quando verrà il bilancio del 1873, tutti i dati e gli studi necessari per consacrare alle bonifiche del Vallo di Diano una somma sufficiente perchè le opere fatte non restino infruttuose.

Entro questo limite ci sto, ma più in là io non posso aderire alla proposta dell'onorevole Miceli.

**MICELI.** Giacchè, come dice l'onorevole presidente della Commissione del bilancio, la legge di contabilità, nel corso dell'anno in cui siamo già troppo inoltrati, proibisce lo stanziamento di una somma maggiore, io non ho che opporre: *ad impossibilia nemo tenetur*.

Senonchè io confido nelle favorevoli disposizioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale non vorrà fare alle mie ragioni un'accoglienza diversa da quella che loro ha fatta l'onorevole presidente della Commissione del bilancio.

L'onorevole ministro, il quale inoltre si mostra tanto premuroso che si facciano le strade, convinto che dalle condizioni della viabilità dipende molto la prosperità del paese, converrà con me che lo stato presente delle bonifiche nel Vallo di Diano è un impedimento grandissimo a che si costruiscano le strade, e fa sì che manchi a questa contrada anche questo precipuo elemento di vita e di progresso.

Il compimento delle bonifiche migliorerà la condizione igienica di quei luoghi, che ora non può essere soddisfacente. Col compimento delle bonifiche la bella contrada che si chiama il Vallo di Diano spera di ottenere anche il beneficio della ferrovia. A questa speranza mi conforta il concetto che manifestava l'altro ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici allorchè, parlando della ferrovia Eboli-Reggio, disse che pel tracciato di quella strada egli credeva preferibile una linea che non fosse tutta interna nè tutta litoranea. Anch'io la penso così, e sono sicuro che, compiute queste due opere, il Vallo di Diano avrà lieti destini, e, meglio di quel che ora gli sia permesso, contribuirà al benessere generale del paese.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 100. Vallo di Diano, 21,000 lire.

« Capitolo 101. Bonificazioni Pontine, lire 63,300.

« Capitolo 102. Concorso pel bonificamento delle Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 30,000.

« Capitolo 102 bis. Val di Chiana - Sistemazione idraulica - Arezzo - Lavori al canale maestro nei recinti di colmata dei torrenti Foenna e Salarco. »

L'onorevole Pancrazi ha facoltà di parlare.

**PANCRAZI.** Assicurato dalle gentili risposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, date nella seduta di ieri all'onorevole collega ed amico Fossombroni, dichiarando che, udito il parere del Consiglio di Stato, avrebbe quanto prima risolte le giuste domande delle provincie di Arezzo e Siena, adesso corredate da documenti di rispettabili giureconsulti e d'ufficiali tecnici, ed avendo l'anno decorso esposto alla Camera quali erano le ragioni che inducevano le provincie a riportare in prima categoria le opere idrauliche della Chiana, attenderò al bilancio di prima previsione di vedere eseguite le promesse dell'onorevole ministro in questa questione di grave importanza.

Non posso però fare a meno di rivolgere raccomandazione al ministro che almeno le 30,000 lire che si sono messe per il canale maestro, che figurano come residui attivi del 1871, vengano spese, onde non vada continuamente a deperire, per la non esecuzione de' lavori urgenti, quella fertile e vasta pianura dalla quale lo Stato ritrasse la cospicua somma di 14 milioni.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 102 bis. Val di Chiana - Sistemazione idraulica - Arezzo - Lavori al canale maestro nei recinti di colmata dei torrenti Foenna e Salarco, lire 30,000.

« Capitolo 102 ter. Bonificamento dell'agro Brindisino (per memoria).

« *Porti, spiagge e fari...*

**DAMIANI.** Io dovrò fare qualche ricordo e qualche raccomandazione all'onorevole ministro.

Cotesti ricordi e coteste raccomandazioni si riferiscono alle draghe per il nettamento de' porti ed ai fari per l'illuminazione delle spiagge.

Le draghe attualmente esistenti, così per il numero come per le condizioni in cui si trovano, sono del tutto impari ai bisogni dei nostri porti, e vi rendono difficilissimo o impossibile l'approdo dei bastimenti. È inutile ricordare quanta importanza abbiano per i porti coteste macchine di nettamento, che dovrebbero almeno provvedere a quella che chiamerò manutenzione dei nostri porti.

Avendo io presa cognizione del perchè non si provvedeva al bisogno sempre crescente di coteste draghe, che alla povertà del numero aggiungono un deterioramento continuo della loro forza, mi fu detto che di draghe ve ne erano a sufficienza, ma che piuttosto mancavano i draghieri; giacchè fu osservato che dove i draghieri erano persone abili, le draghe rendevano un gran servizio; dove poi i draghieri non corrispondevano, il servizio era cattivo, e non se ne usciva mai; di maniera che dopo qualche anno di lavoro continuato, per il solo effetto di qualche interruzione prodotta da guasti delle macchine, si restava alle medesime nella condizione dei nostri porti.

Io debbo in questa occasione ricordare al signor ministro che altre volte, lamentandomi su questo servizio, fui assicurato che in un modo qualunque si sarebbe rimediato e provveduto a che il numero e la condizione delle draghe nei nostri porti fossero tali da corrispondere intieramente alle esigenze di un servizio che è assolutamente necessario. Ciò fu ben lungi dal divenire un fatto, ed anzi mi è toccato osservare che le promesse del Ministero si siano risolte in una soddisfazione personale ai vari deputati direttamente interessati al buon andamento di questo servizio, e d'altro lato interpreti fedeli delle legittime esigenze delle popolazioni che essi rappresentano.

Sapete che cosa avviene? Avviene che quando ci sono delle draghe in Marsala, si tolgono da Marsala e si mandano a Girgenti ed a Trapani. Il deputato La Porta, come deputato di Girgenti, va al Ministero dei lavori pubblici, insiste, s'intende dietro le legittime insistenze dei suoi elettori...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non sono asserzioni vere.

**DAMIANI..** ed il ministro dei lavori pubblici trova modo di contentare il deputato La Porta; d'altra parte praticava lo stesso il deputato Damiani, come già praticava il deputato Calvino per non vedere in abbandono i loro poveri porti, ma non senza difficoltà e certamente non senza incontrare l'opposizione del deputato La Porta, essi ottengono per qualche stagione le draghe nei loro porti. Potrei dare a questo riguardo informazioni anche più precise, ma quel che si deve soprattutto considerare si è che a furia di mandare le draghe ora in uno ora in un altro porto, i porti rimangono in condizioni tali da non permettere l'approdo dei bastimenti.

Si aggiungano a cotali considerazioni quelle prove-

nienti dal cattivo stato in cui si trovano le poche draghe applicate ai porti della Sicilia, e si avrà una risultante dolorosa per un servizio che deve considerarsi come il più importante per le provincie di cui parlo.

Avrei ora qualche ricordo a fare intorno ai fari.

Se le condizioni della Camera lo permettessero, potrei citare molti fatti. Ne citerò uno.

Tempo addietro vi era un faro il quale era considerato come di un'importanza straordinaria. Cotesto faro doveva mettersi nell'isola di Pantelleria.

Il ministro Jacini presentò, per costruirlo, un apposito disegno di legge. Si diceva allora che questo faro era indispensabile, che la costruzione ne era talmente urgente che non si doveva lasciar passare il 1869 senza che fosse costruito, poichè era nella linea del grande commercio tra l'Oriente e l'Occidente e la navigazione doveva prendervi grandi proporzioni.

Ebbene, dopo tutto questo, non ostante le buone disposizioni dimostrate, i fari sono ancora da costruirsi. Domando quindi all'onorevole ministro se è ammissibile che si lasci un'isola di tanta importanza senza un faro, se è ammissibile, soprattutto dopo essersi riconosciuta non solo la necessità, ma l'urgenza di questo faro?

Io non vado più oltre, e spero che il signor ministro si penetrerà dell'importanza dell'argomento, quanto ne sono penetrato io, e non vorrà frapporre indugio a provvedere a che sia posto un faro di scoperta all'isola di Pantelleria, e ad ordinare il servizio delle draghe in modo che non sia inutile, come lo è in oggi.

**INTERLANDI.** Io non ho visto in questo capitolo alcuna cosa che concerna il porto di Siracusa.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Bisognava dirlo nella discussione generale.

**INTERLANDI.** Nella discussione del capitolo ritengo di poterne opportunamente parlare.

Non vengo a chiedere nuove opere o considerevoli spese in quel porto, il quale molte ne richiederebbe, ma mi limito ad accennare ad un lavoro necessario, indispensabile sotto tutti i riguardi.

Non è credibile lo abbandono in cui è lasciata la conservazione di quel magnifico porto. È dal 1860, son bene 12 anni, che giammai un cava-fondo vi ha lavorato, e per soprassello non si è menomamente usata la debita sorveglianza perchè le zavorre dei bastimenti fossero gettate in quei punti lontani che stabiliscono i regolamenti.

Da queste mancanze n'è avvenuta un'accumulazione di tanta quantità di melma, che non solamente ha reso difficile alle barche il tragitto pei canali che mettono in comunicazione i due porti, ma, quel che è più, questa melma si è tanto elevata sul fondo naturale, che quei canali si sono commutati in una fogna miasmatica, e però sono una minaccia alla pubblica salute. Al battere che fa il remo sulle acque esala un puzzone pestilenziale.

Duolmi che non è presente l'onorevole ministro del-



l'interno, il quale, sotto il rapporto della pubblica salute, è interessato in questa cosa, e prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prendere in considerazione le mie osservazioni e di provvedere coi fondi generali di manutenzione a questo importantissimo servizio. Le mie domande sono così modeste e così ragionevoli che non mi occorre dir altro.

**PRESIDENTE.** Capitolo 105. *Porto di Savona.*

La parola spetta al deputato Boselli. (*Rumori*)

**BOSELLI.** Io ho domandato la parola, non per chiedere che venga aumentata la somma stanziata in questo capitolo del bilancio, ma perchè sia effettivamente e sollecitamente spesa.

Essa è parte di una somma destinata ad una stazione ferroviaria marittima a Savona, per la quale la legge dell'ordinamento ferroviario del 1870, confermando le disposizioni contenute in leggi precedenti, ha assegnato due milioni.

Ora di questi due milioni, secondo avverte la relazione dell'onorevole Depretis, nell'anno scorso non furono spese più di duecento ottantasei lire. Simili indugi recano sempre dei pessimi effetti morali nei giudizi delle popolazioni intorno all'azione del Governo ed alle sue amministrazioni. Di più quella stazione marittima è congiunta naturalmente, è decretata appositamente a servizio e complemento della ferrovia tra Savona e Torino.

Quindi l'indugio porterà grave danno ai prodotti della ferrovia stessa, che pure dovrà aprirsi nel primo semestre dell'anno corrente, e quindi il danno finanziario pel Governo accompagna il danno economico di quelle popolazioni, le quali non sono use a domandare i soccorsi al Governo, ma tutte intese a domandare al lavoro ed alla attività individuale i mezzi per ogni loro progresso, hanno pure il diritto che loro non vengano negate quelle grandi opere che la nazione ha decretate, perchè sono d'interesse nazionale e non possono compiersi colle sole forze locali.

Raccomando poi anche al ministro di provvedere all'escavazione di quel porto e gli raccomando di sollecitare il tronco ferroviario che deve unire la stazione al porto stesso, per il quale non si sono ancora incominciati i lavori, che pure sono urgentissimi.

Vi ha poi una importante questione economica, che riguarda non solo il porto di Savona, ma tutti gli altri porti che si trovano in relazione con la linea dell'Alta Italia, è una questione cui hanno già accennato vari onorevoli nostri colleghi; essa è, come a dire, concretata, specializzata, localizzata nei casi ai quali io alludo, ed è la questione delle tariffe speciali.

Il porto di Savona, e i porti che sono in condizioni eguali, domandano, ed hanno diritto di domandare, che si applichino le stesse tariffe speciali...

**PRESIDENTE.** Ma se ella entra nelle tariffe, non so quando vorrà finire la discussione.

**BOSELLI.** Se vuole che mi riservi di parlare, quando verranno le ferrovie, parlerò allora ampiamente. Ma pensino gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio, che si tratta di una questione di giustizia economica e di uguaglianza di tutti i contribuenti rispetto a tariffe di ferrovie, che tutti concorsero e, continuano ugualmente a pagare.

Savona e gli altri porti domandano che, così come si provvede giustamente, mercè tariffe speciali, a Venezia nel 1869, ed a Genova nel 1870, si provvegga senza indugio agli altri porti, di cui parlo, coll'applicazione delle stesse tariffe speciali. È una questione di giustizia e di buona economia sociale.

Le tariffe ferroviarie, non lo scordino gli onorevoli ministri, non debbono essere un monopolio per chicchessia, non debbono essere un modo artificiale di turbare lo svolgimento naturale della vita industriale e commerciale delle varie località.

**PRESIDENTE.** « *Porti, spiagge e fari.* — Capitolo 105. Porto di Savona di 3<sup>a</sup> classe - Apertura di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 449,700.

« Capitolo 106. Porto di Genova di 1<sup>a</sup> classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 534,700.

« Capitolo 107. Porto di Viareggio di 3<sup>a</sup> classe - Sistemazione della bocca del porto-canale (Spesa ripartita), lire 93,000.

« Capitolo 108. Porto di Livorno di 1<sup>a</sup> classe - Continuazione dei lavori (Spesa ripartita), lire 227,000.

« Capitolo 109. Porto di Livorno di 1<sup>a</sup> classe - Sistemazione della via Vittorio Emanuele (Spesa ripartita), lire 50,800.

« Capitolo 109bis. Porto di Livorno di 1<sup>a</sup> classe - Costruzione di un bacino di carenaggio e di una darsena (*per memoria*).

« Capitolo 110. Porto di Pesaro - Saldo di spesa, lire 819 20.

« Capitolo 111. Porto di Civitavecchia - Sistemazione del moletto al porto (*per memoria*).

« Capitolo 112. Porto di Civitavecchia - Sistemazione del molo e della calata dallo scalo di porta Livorno alla bocca della darsena, lire 20,000.

« Capitolo 113. Porto d'Anzio - Prosecuzione del ricarico della scogliera e relativo impianto, lire 22,000.

« Capitolo 114. Porto d'Anzio - Prosecuzione della sottofondazione della banchina del molo occidentale, lire 8000.

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

« Capitolo 116. Porto di Terracina - Continuazione delle sponde murali del canale in surrogazione delle vecchie palafitte, ed acquisto di legnami ed altri materiali per i lavori medesimi, lire 8000.

« Capitolo 117. Porto di Napoli di 1<sup>a</sup> classe - Pro-

lungamento del molo militare (Spesa ripartita), lire 751,000.

« Capitolo 117bis. Porto di Napoli - Restituzione ai fratelli De Santo, continuatori solidali dell'impresa Petrillo, di somma trattenuta a garanzia dei lavori eseguiti per la costruzione di un braccio del molo di San Vincenzo, lire 20,387.

« Capitolo 118. Porto di Castellammare di Stabia di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione del molo di protezione (Spesa ripartita), lire 345,459.

« Capitolo 119. Porto di Salerno di 3<sup>a</sup> classe - Consolidamento e compimento dell'antemurale (Spesa ripartita), lire 206,500.

« Capitolo 120. Porto di Santa Venere di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita), lire 402,900.

« Capitolo 121. Porto di Cotrone di 2<sup>a</sup> classe - Costruzione di una banchina di legno, lire 11,200.

« Capitolo 122. Porto di Gallipoli di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita), lire 269,500.

« Capitolo 123. Porto d'Ancona di 1<sup>a</sup> classe - Prolungamento del molo (Spesa ripartita) lire 200,600.

« Capitolo 124. Porto di Rimini di 3<sup>a</sup> classe - Prolungamento del molo muraro dentro con parapetto per metri lineari 20, lire 20,000.

« Capitolo 125. Porto Corsini di 3<sup>a</sup> classe - Miglioramento del porto (Spesa ripartita), lire 182,400.

« Capitolo 126. Estuario di Venezia - Compimento delle dighe al porto di Malamocco ed escavazione dei canali di grande navigazione (Spesa ripartita), lire 498,710.

« Capitolo 127. Laguna veneta. Lavori di escavazione per la erezione della stazione ferrovia marittima nella laguna veneta (Spesa ripartita), lire 253,140.

« Capitolo 128. Porto di Palermo di 1<sup>a</sup> classe - Opere di difesa alla cala del porto - Costruzione e sistemazione di banchine nel porto stesso (Spesa ripartita). (Per memoria). »

La parola spetta all'onorevole Paternostro Paolo.

**PATERNOSTRO PAOLO.** Veggo che comincerò male, perchè l'onorevole ministro per i lavori pubblici mi accenna di no.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Perdoni. Il mio cenno negativo non era rivolto a lei.

**PATERNOSTRO PAOLO.** Tanto meglio! Io vorrei far risparmiare allo Stato la somma di 700 mila lire, cioè evitare il pericolo che si deteriori l'opera che costa fin oggi lire 700 mila. Poche parole mi bastano per persuadere l'onorevole ministro e la Camera. Non mi è permesso, per la strettezza del tempo, di esaminare le cifre dalle quali risulta la mia convinzione; ma io sono convinto che colla somma assegnata in bilancio per l'anno 1872 in questo capitolo si potrà arrivare tutto al più al 20, o all'ultimo di luglio, di maniera che da luglio in poi bisognerà che i lavori cessino, cioè nei

mesi di agosto, luglio e settembre, che sono appunto molto favorevoli ai lavori idraulici.

Qui non si tratta, o signori, di accordare somme non votate dalla Camera; qui si tratta soltanto di vedere se sia necessario che nel bilancio attuale si metta qualche cifra di più perchè non siano interrotti i lavori. L'onorevole ministro è stato tanto persuaso di questa necessità che ha proposto l'aumento di 50,000 lire; l'onorevole Commissione ha detto che i lavori procedono con tale rapidità che potrebbero essere compiuti assai prima del termine fissato dal contratto. Ora, i lavori procedono bene, e da tutti i rapporti arrivati risulta che questi lavori possono continuarsi senza che l'opera ne soffra; che anzi ne soffrirebbe se i lavori cessassero.

In una lettera del Ministero, diretta al costruttore, è detto:

« Se potete continuare quand'anche i fondi non ci fossero, continuate; vi rifarete colle somme che saranno messe in bilancio pel 1873. »

Questa lettera prova che gli ingegneri incaricati dal Ministero hanno la convinzione che i lavori non dovrebbero soffrire intervallo, e che l'opera non verrebbe a patire pregiudizio veruno dalla continuazione.

Ho osservato spesso che, quando vi rimangono in bilancio delle somme non spese, e siete rimproverati perchè non si spendono, voi rispondete che mancano i progetti, che mancano i dettagli, che mancano gli appaltatori, che ci vuole questo, che ci vuole quest'altro. Quando poi avete un'opera che può continuarsi, quando avete un appaltatore che fa bene il suo lavoro, quando avete delle domande e delle raccomandazioni, non solamente di privati, ma benanche dalle autorità che dicono: non fate cessare i lavori, perchè è necessario che si continuino; quando tutto questo avete, voi per qualche migliaio di lire fate cessare un lavoro idraulico tanto interessante!

Signori, io so bene che, se il costruttore credesse necessario continuare, anche anticipando i fondi, per non deteriorare l'opera fatta, si sobbarcherebbe a un sacrificio, ma in ciò non c'è dignità da parte del Governo, e bisogna fare qualche cosa di ragionevole.

Io, per lasciare la generalità e venire ad una proposta pratica, propongo che si aggiungano 50 mila lire a questo capitolo. Voglio sperare che la Commissione non vorrà negarmi il suo appoggio, e che l'onorevole ministro prenderà in seria considerazione la mia proposta. Io non faccio un discorso elettorale, ma parlo nell'interesse dello Stato, e non parlo per far perdere un tempo prezioso alla Camera. Si tratta che per 100 o almeno 50 mila lire, che voi non volete aggiungere al bilancio di quest'anno, correte rischio di far deteriorare i lavori già fatti per 700,000 lire. Si tratta che se voi sospenderete i lavori, produrrete un cattivo effetto presso la popolazione di una illustre città; se si passerà dalla cala del porto, e si chiederà perchè non si lavora?

Non si lavora perchè il ministro ha negato 50,000 lire, che vi darà ai primi del 1873, ma che non vuol darvi nello scorcio di quest'anno. Io faccio la proposta formale e mi rimetto al ministro, alla Commissione e alla Camera.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Faccio osservare all'onorevole Paternostro che, dappoichè l'amministrazione ha stanziato per la cala di Palermo più di quello che non comportano gli obblighi del contratto, egli non deve temere che i lavori possano rimanere sospesi; e, se questo anche avvenisse, è certo che quelli già fatti non correrebbero alcun pericolo.

Ognuno sa come i lavori di sistemazione della cala procedano rapidamente per effetto degli impianti che già preesistevano, e che avevano servito per la costruzione del molo.

L'impresa, se ha tutto l'interesse di compierli con sollecitudine, ha però anch'essa la sua parte di responsabilità sulla buona riuscita dei medesimi. Essa però conosce quali siano gli obblighi del contratto, che fissa la somma da spendersi annualmente in lire 275,000 circa.

Ora faccio osservare che gli stanziamenti fatti fin qui sono d'assai superiori a detta annua somma. È per questa ragione che l'amministrazione non crede di potere assecondare la domanda avanzata dall'onorevole Paternostro per l'aumento di lire 50,000 sulla somma posta in bilancio.

**PRESIDENTE.** Capitolo...

**PATERNOSTRO P.** Io ho fatto una proposta, e intendo che la Camera deliberi. La rigetterà, mi rassegnò, ma intendo che si voti.

**PRESIDENTE.** Qual è? Se non me la fa passare, io non posso saperlo.

**PATERNOSTRO P.** Ho già proposto, e ripeto la proposta di un aumento di lire 50,000. Sperava che la Commissione dicesse qualche parola nella questione, poichè l'onorevole ministro con un'ostinazione, della quale non trovo giustificazione, col partito forse di voler fare atto di severità, quando la convenienza e la giustizia vorrebbero tutto il contrario, rifiuta di accettare la mia proposta: E sia pure! Ma, attesa questa negativa, mi devo permettere di incomodare ancora la Camera su questa questione per provare all'onorevole ministro che in fine di luglio non ci sarà più un quattrino da spendere, e che i lavori debbono essere interrotti.

L'onorevole ministro sa che alla fine di giugno, anche con queste 300,000 lire, che voi mettete nel bilancio di definitiva previsione di quest'anno, non resteranno più che lire 50,000. Ora io vi domando, se, in proporzione dei lavori fatti, e del tempo impiegato, queste 50,000 lire possano bastare sino alla fine dell'anno.

Ma che cosa vi si domanda, signor ministro? Vi si domanda l'elemosina? Vi si domanda un atto di beneficenza? Vi si domanda di mettere in bilancio una

somma che non sia stata votata per legge? Nulla di tutto questo: vi si domanda di stanziare in bilancio quella cifra, che è creduta strettamente necessaria, anzi che non può neanche bastare. Perchè volete fare interrompere il lavoro? Per avere il capriccio di stanziare questa somma nel bilancio del 1873 invece che nel 1872?

La Commissione fa l'elogio delle opere in costruzione, della maniera come sono fatte queste opere: l'onorevole ministro è convinto che vi deve essere un aumento, e poi, quando si propone questa cifra di lire 50,000, la rifiuta senza giustificazione.

Io ho la profonda convinzione che certe cifre si gettano nel bilancio a casaccio. C'è di più, o signori. L'onorevole ministro era dapprima negativo a proporre un aumento; ma ha poi dovuto convincersi, per una lettera che io e l'onorevole Lancia di Brolo gli abbiamo scritta, che avevamo ragione, ed ha ceduto, ed ha stanziato lire 50,000 di più. Ma noi gli domandavamo lire 100,000, come le ha chieste privatamente l'onorevole Borruso, perchè era impossibile andare avanti con una somma minore. Ora si pensi che nell'interruzione dei lavori c'è una grave responsabilità. Io ho fatto il mio dovere, ma assicuratevi, onorevoli ministri, che non fa buona impressione, che voi qualche volta per i milioni aderiate o per una o per un'altra ragione che non voglio discutere, e quando si tratta di mettere nel bilancio 50,000 lire di più oggi, invece che domani, fate una opposizione inqualificabile.

Signori, voi vi dibattete in una cerchia di cifre, ma le cifre del malcontento non le calcolate, non contate la cattiva impressione che l'interruzione farà in Palermo, città di 200 mila abitanti, che vedrà interrotti i lavori di un'opera tanto desiderata, e ciò perchè il ministro si oppone a che s'aggiunga una misera cifra di 50,000 lire nel capitolo in discussione.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** L'impressione, nelle persone ragionevoli, sarà certamente questa, che tutto quanto si può spendere (e mi pare che si spende moltissimo), si deve ripartire fra tutti, perchè, oltre a questa, c'erano altre domande di trecento e quattrocento mila lire. Non c'è opera su cui non ci si domandino degli aumenti. Qui bisogna per forza tenersi in certi limiti.

Se un impresario fa più rapidamente i lavori assunti di quello che egli n'abbia l'obbligo, capisco che gli convenga che si dia al suo lavoro una maggiore assegnazione di fondi. Ma non è questa una ragione perchè lo Stato debba farla. Se entriamo in questa via, non so dove andremo a finire.

Prego adunque l'onorevole Paternostro a considerare la condizione in cui noi ci troviamo. Se cominciamo ad accrescere questo capitolo, ognuno vorrà che si faccia altrettanto per i capitoli per cui s'interessa. Epperò per parte nostra noi non possiamo accettare quest'aumento.

**PRESIDENTE.** Dunque l'onorevole Paternostro propone che il capitolo 128 sia accresciuto di 50,000 lire, e quindi portato a 100,000.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

**PATERNOSTRO PAOLO.** Desidererei sentire il parere della Commissione.

**DEPRETIS, relatore.** Si domanda il parere della Commissione. La Commissione, se il signor ministro avesse fatto buon viso alla proposta, non avrebbe avuto difficoltà ad aderirvi anch'essa per parte sua. La Commissione ha già accettato l'aumento di 50,000 lire sullo stanziamento prima fatto, e l'aumento proposto dall'onorevole Paternostro sarebbe un'anticipazione di spesa, come quello già ammesso dal Ministero, giacchè in forza del contratto i lavori cominciarono il 28 febbraio 1871, e si debbono compiere al 28 febbraio 1875. Quindi se si accrescono gli stanziamenti, è certo che i lavori saranno compiuti prima del tempo nel contratto previsto, ma senza il minimo danno per le opere. La Commissione poi ammetterebbe l'aumento perchè la legge non vieta che si stanzino somme maggiori, e che i lavori si compiano prima.

La legge non lo vieta, perchè questi fondi, come la Camera sa, sono stati stanziati con una legge del 1862, che riguardavano altre opere, e la scadenza legale della spesa può dirsi, da più anni, verificata. Ma la Commissione non vuole essere sicuramente più ministeriale del ministro nello stanziare i fondi. Essa dice che se il ministro acconsente, per sua parte, certo non si opporrà.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** E tutti gli altri?

**DEPRETIS, relatore.** Gli altri trovansi in condizione diversa. Ma senza il consenso del ministro la Commissione non intende variare le somme, giacchè non le pare conveniente di stanziarle nel bilancio senza che ne sia dimostrata la necessità.

**PRESIDENTE.** Dunque è respinta dal Ministero e dalla Commissione.

**PATERNOSTRO PAOLO.** Non è respinta dalla Commissione. Io ho udito, e prendo atto delle parole del relatore.

Se il signor presidente vuole sciogliere la seduta, la sciolga pure, parlerò in altra seduta.

**PRESIDENTE.** No, no.

**PATERNOSTRO PAOLO.** Io ho diritto di rispondere all'onorevole ministro delle finanze, il quale ha fuorviato la questione.

Ammiro il di lui tatto parlamentare, ammiro come sa gettare là una frase per demolire una proposta qualunque, gliene faccio i miei complimenti, e se (indipendentemente da tutt'altre considerazioni) dovessi dare il mio voto per un ministro che sa farsi valere, lo darei sempre per lui. Ma abbia la bontà di confessare che non sempre il suo pensiero rimane non indovinato; qualche volta io so anche indovinarlo. Che cosa

mi viene a dire che tutti vorrebbero che le cifre fossero aumentate? Io vi domando: perchè dunque discutiamo i bilanci? Li discutete forse per sentire le nostre prediche? Li discutete per fare e udire delle raccomandazioni? Discutete i bilanci per una mistificazione? Per fare quello che si fa colle petizioni quando se ne domanda l'urgenza e non si discutono mai?

Se c'è una variazione da proporre sopra un capitolo, una questione di bilancio da trattare col potere esecutivo, ciò si deve fare in occasione del bilancio, altrimenti la discussione del bilancio è superflua.

Ora, che cosa propongo io? Propongo forse una cifra nuova? Una somma che il ministro di finanze non sappia dove prendere? Cosa mi parla del porto di Napoli e di altri porti?

Io dico: quando voi avete stanziata la cifra per legge, voi potete ripartirla come il bisogno richiede. Nel porto di Palermo i lavori procedono bene e non debbono essere sospesi. La somma di cui si tratta non va al di là di quella votata dalla Camera: perchè fate questa opposizione? Perchè avete detto *no*? Ma, onorevole ministro, una delle virtù dei reggitori delle cose dello Stato è quella di venire a più miti consigli quando sono persuasi delle ragioni che loro si adducono. Questo sistema di opporsi a tutto ciò che può essere utile, solo perchè si è pronunziato un *no*, mi si permetta che lo dica, non mi pare che sia da uomini seri, nè da uomini di Stato. Io ho presentato la mia proposta; l'onorevole relatore della Commissione vi ha detto che in diritto potete consentirla e che in fatto è ragionevole. Sono quindi sicuro che, se voi vorrete prendere in seria considerazione le mie ragioni, nell'interesse di voi stessi e di un sistema di convenienza, nell'interesse della cosa pubblica, nell'interesse dell'opera incominciata, accetterete l'aumento di 50,000 lire.

*Molte voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Domando se la proposta dell'onorevole Paternostro sia appoggiata.

(È appoggiata, e quindi respinta.)

« Capitolo 128. Porto di Palermo di 1<sup>a</sup> classe - Opere di difesa alla cala del porto - Costruzione e sistemazione di banchine nel porto stesso (Spesa ripartita), lire 358,800.

« Capitolo 129. Porto di Messina di 1<sup>a</sup> classe - Complemento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita), lire 686,500.

« Capitolo 130. Porto di Messina di 1<sup>a</sup> classe - Costruzione e collocamento di una boa, lire 15,000.

« Capitolo 132. Porto di Girgenti di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita), lire 289,300. »

Sul capitolo 132 l'onorevole Viacava ha facoltà di parlare.

**VIACAVA.** Dirò brevissime parole.

Non è certamente una delle solite raccomandazioni

quella che io intendo di fare. Interessa invece tutto il commercio italiano e specialmente i nostri futuri scambi con l'intero Oriente.

Noi non abbiamo punto prodotti da esportare in quelle lontane regioni. La nostra industria è ancora bambina. Convien dunque procedere in via provvisoria. Possono frattanto servire al commercio di esportazione il sale marino ed il sale gemma. Il primo si trova appunto fra Trapani e Marsala, come il sale gemma ha giacimento nelle vicinanze di Girgenti.

Dovremo dunque fra poco vedere le nostre navi andare in quei porti a caricare quasi in zavorra gli anzidetti prodotti.

Quanto al sale gemma, farò osservare che vi è una esportazione discreta dall'Inghilterra a Calcutta, esportazione che per l'anno 1868 le statistiche fanno ascendere a 300 mila tonnellate. La nostra posizione geografica ci permette di fare concorrenza a quella nazione per un tale commercio.

Quanto al sale marino, a Trapani se ne trovano di due specie, e quella di qualità inferiore al prezzo di lire 3 il quintale si presenta conveniente assai per il consumo indiano.

Ma occorre al più presto possibile escavare quei porti, perchè le navi di grande portata, necessarie alla navigazione indiana, possano avvicinarsi ai luoghi di imbarco, come è pure dovere del Governo di rendere facili le comunicazioni fra i giacimenti minerali e le località di approdo. È una questione seria, e sulla quale io chiamo l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, perchè diretta a sciogliere il problema della possibilità di iniziare e mantenere e sviluppare i nostri commerci con l'estremo Oriente.

LA PORTA. Ringrazio l'onorevole Viacava dello sperato aiuto che è venuto a recarmi per raccomandare all'onorevole ministro che sia più largamente sviluppata la escavazione dei porti di Girgenti, Trapani e Marsala, e io aggiungo: perchè siano più sviluppate le costruzioni del nuovo molo di Girgenti e aumentati gli stanziamenti in bilancio.

Io sono certo che le parole dell'onorevole Viacava da me con gratitudine raccolte, esprimendo la solidarietà nei grandi interessi nazionali, possano valere a migliorare le condizioni dei nostri porti; e che verrà presto il giorno in cui il sale gemma agrigentino, attualmente quasi inerte, atteso il caro prezzo dei trasporti, sarà fra poco tempo posto in condizione di essere trasportato in ferrovia dalle cave fino al porto di Girgenti, e che potrà fare concorrenza sui mercati dell'India al sale gemma d'Inghilterra, sul quale ha il vantaggio di un risparmio di 2 mila leghe di cammino, e quello di una qualità incontrastabilmente superiore, e ciò con grande utile del paese...

MINISTRO PER LE FINANZE. E delle nostre linee di navigazione.

LA PORTA... e delle nostre linee di navigazione, alle

quali, giorni sono, furono decretati larghi sussidi. E sono certo che questa nostra raccomandazione sarà per essere accettata dal ministro dei lavori pubblici e da quello dell'agricoltura e commercio e delle finanze pegli interessi altissimi del nostro commercio e della finanza nazionale.

MINISTRO PER LE FINANZE. È giustissimo!

PRESIDENTE. « Capitolo 132. Porto di Girgenti di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita), lire 289,300.

« Capitolo 133. Porto di Bosa di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione del porto col concorso del comune di Bosa (Spesa ripartita), lire 239,300.

« Capitolo 135. Fari sul litorale toscano, lire 14,790.

« Capitolo 135 bis. Fari sul litorale napoletano, lire 1220.

« Capitolo 135 ter. Faro all'isola di Tavolara, lire 13,663.

« Capitolo 135 quater. Eventuali straordinari. (Soppresso). »

Ora propongo alla Camera di sospendere la seduta per una mezz'ora; alle ore 2 si riprenderà.

(La seduta è levata al tocco e minuti 25 e ripresa alle 2 50.)

#### ATTI DIVERSI.

BERTEA, segretario, legge il seguente sunto di petizioni:

419. 152 cittadini del comune di Marsala domandano che colla nuova legge sul notariato vengano conservati gli archivi notarili mandamentali.

420. Il Consiglio comunale di Santa Croce Camerina, provincia di Noto, fa istanza perchè quel comune venga elevato a capoluogo di mandamento.

421. I sindaci dei comuni di Fardella e di Episcopia, provincia di Potenza, invocano provvedimenti per far cessare l'emigrazione clandestina, specialmente per gli individui interessati nella leva e prevenuti di reato.

422. Il Consiglio comunale di Fucecchio, provincia di Firenze, ricorre alla Camera per ottenere, per le ragioni che espone, una riduzione dell'imposta fondiaria.

423. Coppola Luigi, di Capua, maestro elementare nel comune di Sarno, chiede che gli anni passati sotto le armi dai maestri elementari siano ritenuti tempo utile nel computo degli anni di servizio pel conseguimento della pensione.

424. Il sindaco di Volturara Appula, provincia di Foggia, trasmette una petizione di quel Consiglio comunale perchè alla concessione della linea ferroviaria Benevento-Campobasso-Termini Imerese venga sostituita quella di Lucera-Campobasso-Isernia-Frosinone.

DAMIANI. Colla petizione di numero 419, alcuni cittadini di Marsala chiedono che, nella discussione per la legge sull'ordinamento del notariato, si prenda in

serio esame l'argomento della istituzione degli archivi provinciali, i quali nell'opinione dei postulanti come nella mia sarebbero esiziali agl'interessi delle popolazioni.

Io pregherei la Camera di trasmettere questa petizione alla Commissione incaricata dell'esame della legge per il riordinamento del notariato.

(La Camera approva.)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Crispi scrive alla Presidenza la seguente lettera :

« Ornatisimo signor presidente,

« Non posso lasciare prorogare la Sessione legislativa senza ringraziare la Camera del voto emesso per me nella tornata dell'11 corrente, sulla proposta dell'onorevole deputato Dina. Questo voto s'impone alla mia volontà, e non posso altrimenti rispondervi, che ritirando le mie dimissioni. »

#### RIPRESA DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1872.

**PRESIDENTE.** Come la Camera rammenta, la discussione è rimasta sospesa al titolo delle strade ferrate.

**ENGLÉN.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Su di che?

**ENGLÉN.** Per rivolgerle una domanda.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**ENGLÉN.** Sono due giorni che ho depresso sul banco della Presidenza una domanda d'interrogazione al ministro delle finanze, relativamente alla condotta tenuta ultimamente dalla Banca Nazionale, di sospendere gli sconti su varie piazze.

Il signor ministro per le finanze è stato presente; quindi, signor presidente, lo pregherei perchè avesse la bontà di comunicare la mia interrogazione alla Camera ed al ministro.

**PRESIDENTE.** Onorevole Englen, la Camera era sempre occupata in discussioni che mi pareva non avesse intenzione di sospendere; d'altronde ella ne ha perfettamente il senso quanto lo posso avere io. Nonostante, quando sia presente l'onorevole ministro delle finanze, gliela comunicherò.

Sul titolo *Ferrovie* è iscritto l'onorevole Romano. È per parlare sulle ferrovie romane o su altre questioni?

**ROMANO.** Signori, io sento come sarebbe imprudenza l'occupare la Camera sul progetto di una nuova linea ferroviaria a cagione della stanchezza in cui è la Camera, e quando le ferrovie votate per legge incontrano tante difficoltà, e la Camera è determinata a mettere termine a' suoi lavori.

Io quindi, anzichè pregiudicare la questione, mi dispenso dal parlarne oggi, sebbene la medesima sia urgente e di grandissima utilità nazionale, poichè si

tratta di mettere in diretta comunicazione Roma con Foggia, transitando per Isernia, Campobasso e Lucera, valicando il fiume Fortore a Ponterotto.

Mi dispenso dal parlarne oggi, con la riserva di farne una questione di proposito nel ricominciamento de' lavori parlamentari nel futuro mese di novembre, ed anche perchè il Governo potesse in allora essere in grado di rispondermi con cognizione di causa, avendogliela annunziata. (*Bene!*)

**GABELLI.** Nel mese di febbraio passato l'onorevole ministro per i lavori pubblici diceva alla Camera: « la materia delle ferrovie è così grave e piena di tante discettazioni che ha bisogno d'essere discussa seriamente col corredo di tanti fatti e di tante considerazioni che, a dir vero, non mi sentirei l'animo di venire innanzi alla Camera senza potere appoggiare le mie asserzioni sopra documenti e fatti i quali facilmente potrei raccogliere, ma che ora certamente non ho preparati e non ho meco.

« Una discussione così grave come quella delle ferrovie in Italia non può, per la dignità del Governo e della Camera, essere improvvisata. »

Più giù l'onorevole ministro dichiarava che avrebbe desiderato che gli fosse rivolta un'interpellanza solenne sulla materia ferroviaria. Il giorno 17 aprile svolsi appunto un'interpellanza sulla materia ferroviaria. Feci la proposta di una risoluzione amplissima in modo di poter comprendere tutte le questioni ferroviarie, e non soltanto quelle che si riferivano alle ferrovie romane.

Io credeva che la discussione sarebbe subito accettata; la Camera tuttavia decise di rimandarla ad altro tempo, ma decise di rimandarla con questo intendimento che effettivamente fosse fatta.

Così dichiararono d'intendere la proposta, tanto quelli che seggono da quella parte della Camera, come quelli che seggono dalla parte dove io seggo.

L'onorevole Massari dichiarò esplicitamente il senso della risoluzione di rinvio, e disse che la proposta sospensiva non implicava nè punto nè poco un aggiornamento indefinito della questione alle calende greche, ma implicava invece il fermo proposito, il lealissimo desiderio di tutti quelli che l'avevano fatta, di venire ad una discussione seria ed ampia.

L'onorevole ministro aveva dato occasione alla risoluzione della Camera dichiarando che, prima di discutere le osservazioni dell'onorevole Gabelli, doveva far osservare che, siccome il Governo aveva ordinato un'inchiesta intorno ad una delle società ferroviarie, così, sino a tanto che non potesse presentare alla Camera i risultati dell'inchiesta, userebbe una grande riserva parlando di quella società.

L'inchiesta il 17 aprile era soltanto ordinata dall'onorevole ministro?

Ci furono consegnati tutti i documenti dell'inchiesta. La relazione della Commissione porta la data del 30



marzo 1872; dunque 17 giorni prima che io svolgessi la mia interpellanza.

Oltre a ciò, è provato che l'onorevole ministro li conosceva perfettamente i risultati dell'inchiesta, che conosceva perfettamente l'operato e i risultati cui era giunta la Commissione.

Il giorno 5 aprile la Commissione cui era stata affidata l'inchiesta sulle ferrovie romane in esercizio, ebbe da lui benigne parole di soddisfazione, con preghiera di estendere i suoi studi ad altri punti, e rispose consegnando la relazione ai quesiti presentati il giorno 7 aprile 1872; 10 giorni prima del giorno in cui io svolgessi la mia interpellanza.

Gli atti dell'inchiesta furono presentati alla Camera il 29 aprile 1872. Appena presentati furono consegnati alla stamperia, ma di lì a due giorni furono ritirati, e non fu che il giorno 9 giugno che si è potuto averli.

Io non intendo perchè, coll'urgente bisogno, riconosciuto dalla Camera, di discutere le condizioni delle ferrovie, e particolarmente quelle della società per le Romane, un tanto ritardo sia avvenuto.

L'onorevole ministro il giorno 4 febbraio ci disse che egli « si era proposto di non parlare delle condizioni generali della società delle Romane. » Conosceva per filo e per segno le risposte della Commissione d'inchiesta e faceva la dichiarazione che aveva in animo di non parlarne!

Posta a riscontro questa dichiarazione col fatto di essersi presentati i documenti il giorno 9 giugno, io domando se non si possano avere dei dubbi sul *desiderio* dichiarato che la discussione avvenisse; se posto a riscontro il fatto del non voler discutere la condizione generale delle ferrovie romane, quando già conosceva i risultati dell'inchiesta, col fatto di averci dati i documenti in un'epoca in cui era diventata impossibile la discussione, quel desiderio non possa mettersi in dubbio. Ad ogni modo, questi documenti ora li abbiamo sott'occhio.

Io non imprendo ad esaminarli, perchè riconosco, e ne dirò fra poco la ragione, che non possono ora essere esaminati. Io non faccio che due brevi osservazioni intorno a cose che parmi possano determinare le risoluzioni che oggi potrebbero prendersi. Lascio da parte tutti quanti i fatti riguardanti l'inchiesta.

La società delle Romane, dopo avvenuta la pubblicazione degli atti, ha presentato e qui e fuori le sue difese.

Ha detto, tra altro, la società delle Romane: voi volete, e la Commissione d'inchiesta fa i conti sul dato che si stabilissero delle velocità di 70 a 75 chilometri all'ora, e ciò non è in accordo coi nostri contratti; noi non abbiamo l'obbligo di raggiungere questa velocità; voi ci imponete adunque una condizione nuova, una condizione che non è nei nostri contratti, e noi non possiamo adempierla. Io non credo nè che alcuna condizione esistesse in contratto determinante la misura

della velocità, nè che oggi s'imponga intorno a ciò alcuna condizione.

Che cosa s'impone oggi?

S'impone che l'armamento sia rifatto, e rifatto in un dato modo. Se con quell'armamento che oggi si vuole si potrà correre colla velocità di 70 a 75 chilometri all'ora, questa sarà una conseguenza dell'adempimento, una conseguenza del fatto voluto, ma non è la velocità una condizione per sè.

Ha o non ha la società delle Romane l'obbligo di fare gli armamenti nel modo che oggi si vorrebbe che fossero fatti?

Piglio la legge del 1865; e prendo le mosse da questa, poichè tutti i patti anteriori, tutte le condizioni delle concessioni fatte alle vecchie compagnie (livornesi, maremmana, centrale toscana, ecc.), che hanno costituito la società delle ferrovie romane, furono completamente annullate dalle convenzioni del 1864.

All'articolo 7 di quelle convenzioni approvate colla legge del 1865 è detto:

« Le linee delle strade che si trovano già aperte all'esercizio, verranno poste in istato perfetto tanto relativamente al corpo stradale ed alle opere d'arte, quanto all'armamento, ai fabbricati ed accessori delle stazioni, ed al materiale fisso e mobile, perchè l'esercizio, nel soddisfare a tutte le esigenze, possa essere fatto con tutta la regolarità ed economia possibile in vantaggio del commercio e dei viaggiatori. »

Per quanto riguarda l'armamento, gli articoli del capitolato d'oneri determinano poi più specialmente che cosa debba essere fatto. All'articolo 34 del capitolato d'oneri è detto:

« Le rotaie, le quali saranno di ferro battuto, dovranno nei casi ordinari essere del peso di 33 chilogrammi per ogni metro andante. Esse avranno la lunghezza, ecc. »

E nell'ultimo capoverso dello stesso articolo:

« Nel caso che venisse adottato il sistema Vignolles, così detto all'americana, le rotaie dovranno avere per metro corrente un peso non minore di 36 chilogrammi. »

Queste rotaie dunque che costituiscono il dato fondamentale della possibile velocità, e per le quali si grida, sono un obbligo per la società delle ferrovie romane. Non è che s'imponga la nuova condizione di una maggiore velocità. La velocità ora necessaria pel pubblico servizio è una condizione che può essere raggiunta qualora la società delle ferrovie romane eseguisca quello cui si è obbligata nei suoi contratti.

Ci si dice un'altra cosa: voi ci avete cambiata la condizione intiera del nostro essere. Noi, dice la società, servivamo paesi che non avevano l'importanza che oggi hanno acquistata; con parole più chiare dice: voi ci fate oggi servire alla capitale del regno, mentre prima questa capitale non la servivamo. Con ciò avete accresciuto i nostri doveri verso il pubblico, avete ac-

cresciute le difficoltà di adempiere agli obblighi nostri. È vero che Roma non era la capitale del regno, come ricorda la società. Io aggiungo anzi del mio che so benissimo che non tutti desideravano che la diventasse; ma non è questa tuttavia la questione. Si tratta di vedere se il servire oggi la capitale sia una condizione *vantaggiosa* od *onerosa*. Se è una condizione *onerosa*, io intendo perfettamente che la società delle ferrovie romane presenti delle domande per compensi, per aiuti; qualche cosa del genere delle domande che ha fatto sempre; ma se la nuova condizione è *vantaggiosa*, io non intendo perchè dobbiamo pagare anche i vantaggi dei quali la buona fortuna fa un regalo ad una società. Io non credo che alcuno possa sostenere che il servire la capitale del regno debba essere un onere imposto alla società delle ferrovie romane. Se non è un onere il servirla, perchè dobbiamo noi accordare qualche cosa che prima non avessimo accordato? Perchè la società delle ferrovie romane può presentarci questo fatto come una base di diritto, mentre non è che una buona fortuna toccata quando meno se l'aspettava? Se la società delle ferrovie romane avesse prima servito Roma capitale del regno, e noi avessimo trasportata la capitale, non saprei, a Udine, a Lecce, a Sondrio, per esempio, sarebbe ben naturale che la società si considerasse come danneggiata dalla nuova condizione. E se vanterebbe un diritto a compensi, ad aiuti per averle tolto il servizio della capitale, perchè vuol vantare i diritti medesimi colla condizione diametralmente contraria?

Quanto ai diritti creati dalle convenzioni, essa dice: lo Stato non ha adempiuto interamente agli obblighi che aveva verso di me; quindi io sono posta in una condizione della quale lo Stato è responsabile.

Sarei dolente che lo Stato non fosse un buon pagatore, tuttavia osservo che, in confronto a quanto vi dice l'inchiesta intorno ai bisogni della società delle ferrovie romane, guardando alle domande che fa questa società, non so come esse sarebbero sufficienti a rialzarla. Vanta crediti per sei o sette milioni. Siano pure tutti effettivamente dovuti; bastano sei o sette milioni?

Fatte queste sole osservazioni, io tralascio di parlare sulle questioni che solleva la società.

È certo che i risultati, ai quali è giunta la Commissione d'inchiesta, sono gravissimi, ed in qualunque modo si considerino, è certo che hanno portato un turbamento, che hanno minacciati grandi interessi. Io non mi preoccupo punto e non mi preoccuperò mai degli interessi privati. Dissi e ripeto che, guardo ai soli interessi dello Stato; ma non mi pare che sia ben fatto di gittare l'allarme senza studiarli anche di condurre a risoluzioni pratiche, senza avere ben determinata la via nella quale si vuole procedere.

È affatto impossibile che oggi s'imprenda a discutere i risultati della Commissione d'inchiesta. Io non

credo che la causa di questa impossibilità sia la necessità di dividerci, perchè il caldo c'impedisca dall'andare avanti nei nostri lavori; io confido tanto nel patriottismo e nella buona volontà di tutti i rappresentanti d'Italia che credo che, davanti ad una sì grande questione, si fermerebbero tutti a discuterla e studiarla seriamente.

La causa per cui è affatto impossibile di discutere la condizione delle Romané, proviene dal ministro dei lavori pubblici. Egli ci ha presentati questi gravissimi documenti, egli ci ha detto che le cose andavano male, e ce lo ha detto in seguito ad una inchiesta formale, ma non ci ha detto per qual via si debba incedere per farle andar bene.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Lo dirò.

**GABELLI.** Il ministro ci ha presentato dei fatti che hanno commossa la pubblica opinione; ma non ci ha detto quale risoluzione possano avere le gravissime questioni che vi si attaccano.

Ora lasciando affatto di esaminare, come ho già ripetuto parecchie volte, i risultati che ci perge la Commissione d'inchiesta, io debbo chiedere per qual via voglia camminare il Governo. Io non vedo che esso possa seguire altro che l'una o l'altra di queste due strade: od approfittare delle vacanze parlamentari, e dare per decreto reale dei denari alla società; e questa, credo, sarebbe troppo contraria alle basi del nostro diritto pubblico.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È impossibile.

**GABELLI.** O lasciare che si verifichino le tristi previsioni della Commissione d'inchiesta, od almeno lasciare il dubbio che possono verificarsi quelle tristi previsioni, e il servizio delle Romane possa andare proprio a rotoli.

Io non vedo possibilità di seguire se non l'una o l'altra di queste vie; sarò contentissimo se il ministro dei lavori pubblici potrà additarmene una terza che non abbia i mali nè dell'una nè dell'altra. La accetterò, qualora il ministro dei lavori pubblici sappia indicarmela: per ora io dichiaro di non saperla scoprire.

Una dichiarazione debbo fare ancora all'onorevole ministro dei lavori pubblici. A me non occorrono le assicurazioni intorno alla buona volontà del Governo. Di questa buona volontà io sono perfettamente convinto. Sono sicurissimo che il ministro dei lavori pubblici, al pari dei suoi colleghi, cerca il bene del paese; ma non si tratta qui della volontà, si tratta dei mezzi coi quali concretare questa buona volontà; è sui mezzi che io gli faccio la domanda, non sui suoi desiderii che sono pari ai miei, pari a quelli di tutti coloro che amano il loro paese.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** (*Movimenti d'attenzione*) Prego la Camera, che suole usarmi molta benignità, di volermi anche questa volta prestare tutta l'attenzione. Si tratta di un argomento gravissimo, anzi del più grave argomento che sia venuto in discussione in questa Sessione. Cercherò di farmi intendere, o, per

dire meglio, cercherò che la mia voce giunga a tutti i signori deputati. Ma siccome la mia gola non è nelle migliori condizioni del mondo (*Ilarità*), così dovete avere la cortesia di prestarmi la maggiore attenzione possibile.

Comincio dal dichiarare che il Governo è altamente compreso dalla gravità della cosa. Ed io avrei desiderato, nel mentre che riconosco l'importanza del discorso dell'onorevole Gabelli, ch'egli non fosse stato tanto facile a dedurre i suoi giudizi da alcune date, da alcuni periodi di tempo, e che non avesse, per così dire, addebitato il Ministero di avere ritardato deliberatamente la presentazione dell'inchiesta.

L'onorevole Gabelli comprende al pari di tutta la Camera la gravità di un simile documento. Egli intende perfettamente quali ragioni abbiano dovuto indurre il Governo a porre sotto gli occhi della Camera unitamente e l'inchiesta tecnica, e la relazione finanziaria amministrativa intesa a dimostrare come la legge del 1870 sia stata eseguita dal Governo e dalla società. Ora questa relazione finanziaria non perveniva al Ministero che verso la fine dell'aprile.

Ed avrei vivamente desiderato che nell'animo dell'onorevole Gabelli non fosse mai entrato il dubbio che il ministro dei lavori pubblici avesse ritardato la presentazione alla Camera di quell'inchiesta, quasi per evitarne la discussione. Io respingo nel modo il più assoluto questa specie d'insinuazione e la censura che sento non aver meritata.

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

VOLLARO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per iniziativa del Governo, e non per consiglio di altri, fu fatta l'inchiesta; fu il Governo, che, sentendo la necessità di provvedere, volle prima conoscere bene lo stato delle cose; e per conoscerlo ordinò quest'inchiesta.

Ma, nello stesso tempo che il Governo la faceva eseguire, ne comprendeva anche tutta l'importanza; e ben sentiva che doveva essere fatta in modo da non lasciare alcun dubbio. Perciò non si doveva guardare a qualche giorno di più o di meno per compierla ed esaminarla; importava principalmente di stabilire i fatti, e stabilirli seriamente ed in modo ineccepibile.

E nemmeno parmi che si dovesse censurare il Governo per avere ritardato di qualche giorno ad autorizzare la stampa di tali documenti. Essi erano troppo importanti, perchè l'amministrazione li lasciasse entrare nel dominio pubblico prima di avere accuratamente riscontrata l'esattezza della stampa, e di averli posti di nuovo sotto gli occhi delle speciali amministrazioni che vi potevano avere interesse.

Spero che nè l'onorevole Gabelli nè la Camera vogliano più oltre ritornare su questo argomento. Siamo già in una via troppo malagevole per accrescerne ancora le difficoltà.

L'onorevole Gabelli ha ricordato e combattuto le ob-

biezioni sollevate da coloro i quali vorrebbero far credere che la questione delle ferrovie romane fosse nata ieri, e per fatto dell'amministrazione. Sventuratamente questa questione è assai antica, e la Camera ne sa qualche cosa. La questione, al dire di alcuni, sarebbe nata a questi giorni sol perchè al ministro dei lavori pubblici veniva in mente di aumentare la celerità delle corse sulle linee di questa società senza che ne avesse il diritto.

Ebbene, signori, mi giova mettere in chiaro questo punto prima di procedere oltre.

Deve sapere la Camera che tutto ciò che si è affermato intorno alla celerità dei treni sulle ferrovie romane, come imposto indebitamente dall'amministrazione, è lontano dal vero.

La società delle Romane si è obbligata colle tariffe da essa pubblicate fino dal 1869, coll'approvazione dei due Governi, italiano e pontificio, ad effettuare i treni diretti colla velocità di 45 chilometri all'ora, *comprese le fermate*.

Ora egli è evidente che per soddisfare a quest'obbligo, i treni devono viaggiare in corsa piena con una celerità di 60 a 70 chilometri all'ora, tenuto conto dei rallentamenti e delle fermate pei bisogni del traffico e del servizio.

Se adunque il Governo vuole che le linee principali della società siano armate in modo da poter essere percorse senza pericolo colla velocità di 60 a 70 chilometri in corsa piena, non può essere accusato di eccedere i limiti degli impegni assunti dalla società.

Quanto poi all'orario attivatosi in gennaio ultimo, che si afferma imposto dal Governo, io devo dichiarare che prima nelle conferenze tenutesi al Ministero coi delegati della società, e poscia con ufficio del 1° novembre 1871 del direttore generale delle ferrovie romane, la società propose essa medesima di effettuare la corsa da Firenze a Roma in ore 8,20, indottavi dal desiderio di assicurare alla linea aretina il transito fra l'Alta Italia e Roma, che essa avrebbe potuto perdere fra Firenze e Foligno nel caso del passaggio dei treni celeri per la linea rivale della società delle Meridionali.

Ebbene, secondo l'orario approvato dal Ministero e messo in vigore l'11 gennaio ultimo, fu assegnato per la corsa da Firenze a Roma il tempo di 8 ore e 55 minuti, che eccede di 35 minuti quello spontaneamente proposto dalla società.

Ciò, mentre prova che non è esatta l'asserzione che la celerità adottata sulla linea Firenze-Roma sia stata imposta dal Governo, dimostra benanco la insussistenza della supposizione, che questo piccolo incidente dell'orario abbia potuto far nascere la questione, che chiamiamo la questione delle strade ferrate romane.

L'onorevole Gabelli inoltre si rivolge al Ministero e dice: è vostra colpa se questa questione oggi non si possa discutere, non solamente perchè non avete pre-

sentato più sollecitamente la inchiesta, ma anche perchè voi Governo, insieme all'inchiesta, non avete presentato alcuna proposta.

Compresi di tutta l'importanza della questione, noi ci dimandammo sin dal principio; è egli necessario di portare avanti al Parlamento qualche proposta, la quale sia fuori dell'ordinaria applicazione delle leggi? E ci parve che nella legge generale delle opere pubbliche vi sia tutto quello che è necessario per sciogliere questa e simili questioni ferroviarie; e quindi ci persuademmo di non avere necessità per ora di provocare speciali provvedimenti dal Parlamento.

Onde, per mezzo del ministro dei lavori pubblici, il Gabinetto vi dice che, per avviarci allo scioglimento di questa questione, di altro noi non abbiamo bisogno per ora che di eseguire la legge, il che, come vedrete, già stiamo facendo.

Prendiamo un po' ora a considerare che importi l'esecuzione della legge. Vedremo poi quale andamento di cose noi prevediamo.

Comprenderà bene la Camera che, quando si tratta da una parte dell'interesse quasi vitale di una società che rappresenta un capitale d'intorno a 500 milioni, e dall'altra di un grave interesse di pubblico servizio; e quando questi interessi non si trovino in accordo fra loro, sia debito del Governo di procedere con molta prudenza.

E qui l'interesse pubblico è dei maggiori; imperocchè si tratta della rete di ferrovie che, circondando la capitale, ci è necessaria nei casi ordinari, e che potrebbe addivenire di supremo interesse per la nazione in qualche evenienza straordinaria.

Signori deputati, dicevamo testè che, allo stato attuale delle cose, noi non credevamo che il Governo avesse altro a fare che applicare la legge sui lavori pubblici.

L'articolo 255 di questa legge, nel suo primo comma, dice: « nel caso che in una strada ferrata concessa all'industria privata l'esercizio venga ad interrompersi, o questo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità (e questo secondo è il nostro caso), l'amministrazione superiore prenderà, a spese e rischio del concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisoriamente la regolarità e la sicurezza del servizio, e prefiggerà un termine perentorio, entro il quale debba il concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo. »

Che doveva dunque fare il potere esecutivo nella condizione di cose in cui si trovava? Esso doveva prendere due provvedimenti: 1° determinare le opere e provviste occorrenti per mettere le linee in buono stato di servizio; 2° ingiungere alla società d'eseguirle. Dall'inchiesta che vi abbiamo presentato avete veduto, come abbiamo adempiuto al primo dovere; ed ora annunzio alla Camera che già una prima ingiunzione è stata fatta alla società, perchè eseguisca quanto richiede

l'articolo 255 della legge. Ma obietta l'onorevole Gabelli, e potrebbero dimandar altri: che ne deriverà dai presi provvedimenti?

Il prescritto della legge non dà luogo ad alcun dubbio: o la società ottempererà alla fatta ingiunzione e metterà le linee in condizioni normali di esercizio, ed avremo raggiunto il nostro scopo; o la società ometterà di fare quanto venne prescritto, ed allora sarà il caso dell'applicazione del secondo comma dell'articolo 255 della legge; ed intanto il Governo provvederà per l'esecuzione d'ufficio dei lavori di maggiore urgenza, come gliene dà obbligo l'articolo medesimo.

Ma, dice l'onorevole Gabelli, con quali mezzi farete questi lavori?

A ciò rispondo che, appunto nei casi straordinari il Parlamento lascia a disposizione del Governo l'annua somma di otto milioni; e ricordo che nel passato anno di questi otto milioni due andarono in economia. Quindi, se durante la proroga del Parlamento, avvenisse il caso che la società o non volesse o non potesse fare i prescritti lavori, il potere esecutivo, come ne ha il debito, in forza della legge, così avrà i mezzi di fare eseguire quei lavori, senza dei quali potrebbe restare compromesso il pubblico servizio.

Questo per l'attualità e per un prossimo avvenire. Parliamo ora delle conseguenze dei nostri provvedimenti per ciò che riguarda la definitiva soluzione di questa arduissima questione.

Signori deputati, noi abbiamo il convincimento profondo che questa questione delle strade ferrate romane, la quale si discute da molti anni, debba essere presto e definitivamente risolta.

Ma, trattandosi di grandi interessi e privati e pubblici, bisogna operare, come osservammo, con molta circospezione e prudenza.

Dirò nettamente che noi non siamo amici delle ruine, che anzi desideriamo ardentemente che si trovi una soluzione che soddisfi, per quanto sarà possibile, a tutti gl'interessi.

Noi diciamo a coloro, i quali in questa Camera hanno, altre volte parlato di fallimento, che non possiamo essere in loro compagnia. Noi certamente non promuoveremo mai questo fallimento, credendolo una grande calamità. E se fatalmente dovesse avvenire, lo deploreremo grandemente.

Ma, se noi non siamo fra coloro i quali credono che la società debba fallire, non siamo neppure fra coloro (ed in ciò ci troviamo d'accordo perfettamente coll'onorevole Gabelli), i quali credono che dobbiamo continuare nella via tenuta fino a questi giorni; cioè a dire che lo Stato abbia a seguitare a fare periodicamente, quasi ogni due anni, dei gravi sacrifici per sorreggere questa società, e per metterla in grado di continuare in qualche modo il pubblico servizio.

Se dunque noi non ammettiamo nè l'uno nè l'altro di questi due mezzi, e d'altra parte abbiamo, come di-

cemmo di sopra, il profondo convincimento che questa questione debba essere presto sciolta, dobbiamo ricercare altri mezzi.

Ma io mi affretto a dirvi, che quand'anche già li vedessi, come credo di vederli, certamente non reputerei opportuno d'indicarli in questo momento perchè ne sarebbe intempestiva la discussione.

Quello però che parmi sicuro si è, che pei provvedimenti presi già siamo nella buona via, perocchè trovandosi fissato un termine, trascorso il quale verrebbe la decadenza della società qualora essa non ottemperasse alla fattale ingiunzione, la società avrà un supremo interesse che si trovi entro un breve periodo di tempo una combinazione, che permetta di risolvere definitivamente la questione nel modo il più conveniente per amendue le parti.

Dal suo canto il Governo metterà ogni buona volontà per raggiungere questo scopo, tanto più che non solamente sarebbe atto di prudenza politica, ma, direi quasi, sarebbe atto di equità, in quanto che le mutate condizioni d'Italia in certo qual modo, anzichè alleviare le condizioni economiche di questa società, le resero peggiori. Ed io non potrei ammettere per intero le conclusioni a cui è venuto l'onorevole Gabelli, ragionando dell'aumento del traffico su queste ferrovie in conseguenza dello spostamento della capitale.

L'onorevole Gabelli dimentica che in forza della Convenzione del 1864 la sovvenzione governativa diminuisce della metà del prodotto lordo eccedente le 12,500 lire per chilometro, cosichè più cresce il prodotto lordo, tanto maggiori possono essere le difficoltà finanziarie della società, avuto riguardo alle condizioni attuali della sua rete. (*Movimenti e conversazioni*)

Bisogna poi aggiungere un'altra cosa, ed è che le mutate condizioni politiche d'Italia obbligano la società a fare immediatamente alcune spese che essa forse avrebbe potuto ritardare. L'onorevole Gabelli dovrà convenire che, crescendo il movimento, crescono necessariamente le spese, ed in molto sensibile proporzione per questa società, la quale, nè per materiale fisso nè per materiale mobile, si trovava in floride condizioni.

Dall'altra parte, è sopraggiunto nel Governo e nella nazione il gran bisogno di avere presto questa rete di strade ferrate nelle migliori condizioni possibili. È questa la rete che circonda la capitale, è la rete che ci mette in comunicazione con tutte le altre, è insomma, nei riguardi del pubblico servizio, la prima rete delle strade ferrate italiane.

Riassumendomi adunque, io dirò che il Governo ha fatto quello che doveva fare.

Noi abbiamo riconosciuto i bisogni di questa rete di strade ferrate, ed abbiamo ingiunto alla società di eseguire i lavori necessari; noi l'abbiamo diffidata che, qualora non si trovasse altro modo, saremmo nella dolorosa condizione di dover applicare la legge.

Ma nutriamo ferma fiducia che, nel tempo che trascorrerà fra le intimazioni fatte e la riunione del Parlamento, noi troveremo una soluzione la quale possa convenire al Governo ed alla società, e che potremo presentarla al Parlamento alla riapertura della Sessione.

E, siccome noi crediamo che questa riapertura avrà luogo prima che siano trascorsi i termini fissati dall'ingiunzione, così, se la fortuna ci fosse tanto avversa da non poter trovare la desiderata soluzione, prima di venire all'estrema applicazione della legge sui lavori pubblici, annunzieremo al Parlamento che si è verificato quel caso che noi avremmo desiderato che mai si verificasse, ossia il caso della decadenza.

Dimodochè, come voi vedete, noi rimetteremo sempre la soluzione di questa questione nelle mani del Parlamento; e frattanto altro non facciamo che eseguire la legge, ed eseguendo la legge crediamo di provvedere nel miglior modo all'interesse del pubblico servizio.

Signori, la questione è della massima gravità e va considerata seriissimamente. Gli atti dell'inchiesta sono nelle vostre mani. Noi faremo ogni opera, durante il tempo che ci dividerà dalla riapertura della Sessione, per trovar modo di sciogliere la questione. Quando ci riuniremo nuovamente confidiamo di potervi presentare una proposta di soluzione netta, ed allora voi sarete in grado di giudicare se il potere esecutivo abbia adempiuto ai suoi doveri.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gabelli ha la parola per un fatto personale.

**GABELLI.** Io ammiro l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale, rispondendo in una questione difficilissima, ha trovato indubitabilmente la via di contentare tutta la Camera. Egli ci ha detto e ripetuto, che la questione è *molto grave*; ed è effettivamente così; ma è forse delle questioni non gravi che deve occuparsi la Camera italiana?

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, mi permetta: ella ha la parola per un fatto personale, e non può entrare nel merito senza appropriarsi un diritto che spetta agli oratori iscritti prima di lei.

**GABELLI.** Allora mi riservo di parlar dopo.

**PRESIDENTE.** Parlerà a suo turno. Ora la parola spetta all'onorevole Bonghi.

**VOLLARO.** Io sono iscritto per fare una domanda, fin dal 4 maggio.

**PRESIDENTE.** È iscritto per parlare sulle ferrovie calabro-sicule.

**BONGHI.** Dirò assai poche parole. A me pare che da ogni parte della Camera si debba convenire in una almeno delle opinioni e dei desiderii dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; ed è che questa questione non si debba trattare ora. Dico *da ogni parte della Camera*, perchè davvero il ministro dei lavori pubblici ha dimostrato, nelle molte e naturali esitazioni del suo

discorso, le difficoltà della questione, nella quale oggi la Camera entrerebbe all'improvviso, e la necessità che, perchè questa questione sia trattata a fondo e risolta, il Ministero abbia questi quattro mesi di tempo per fissare le sue idee, per fissare la sua condotta, per fissare il suo sistema rispetto alla società delle ferrovie romane.

La convenienza che la Camera si associ tutta almeno a questa parte del discorso del ministro dei lavori pubblici, mi pare che risulti anche da ciò, che il potere esecutivo è entrato in una via la quale, buona o cattiva, è tutta quanta nella competenza sua. Il potere esecutivo ha creduto giunta l'ora, rispetto alla società delle Romane, che l'articolo 255 della legge dei lavori pubblici dovesse essere fatto valere dinanzi ad essa. Sarebbe fuori della nostra competenza, fuori di qualunque utilità, il discutere qui su quest'articolo, e se il medesimo andasse o no applicato. Sarebbe fuori della nostra competenza, fuori di qualunque utilità il ragionare se la somma dei lavori che è stata chiesta in virtù dell'articolo 255 alla società delle Romane, possa essere chiesta in virtù di quell'articolo, oppure no; è evidente che, entrato una volta in questa via il potere esecutivo, ha posto degli interessi pubblici, rappresentati dal Governo, in contrasto con interessi privati. Questi interessi privati consulteranno da se stessi se hanno o non hanno diritto a difendersi, fin dove hanno diritto, fin dove possono o non possono cedere. Non siamo noi qui chiamati a giudicare tra la condotta che il potere esecutivo ha scelta e questi interessi privati. Così il Governo, come la società delle Romane, hanno sopra di sé un'autorità che è superiore, in questo rispetto, all'uno e all'altra, l'autorità giudiziaria.

Nè giova neanche il discutere se la via nella quale è entrato il ministro dei lavori pubblici sia la più conforme ad uno almeno dei fini, del quale il Governo è tutore sollecito, se il ministro ha detto il vero, quello di non rovinare ogni cosa. Forse la via prescelta non è la più conveniente, non è la più utile, non è quella più atta a migliorare la condizione attuale delle relazioni tra il Governo e la società delle Romane. Certo non è la più appropriata all'attuale organismo amministrativo della società, nel quale il Governo ha tanta parte, e neanche quella che conduce più facilmente e più sicuramente ad uno almeno dei molti e diversi scopi che il Ministero ha così vagamente adombrati oscillando tra tutti. Ma anche qui il potere esecutivo ha impegnata la sua responsabilità, e noi dobbiamo rispettarla in questo esercizio legittimo della sua autorità, ed a novembre giudicare se con questo ha prodotta oppure no quella rovina che per ora non pare desiderata da esso, la sia o no desiderata dall'una o dall'altra parte della Camera. È grave la responsabilità che il potere esecutivo si assume; ma non abbiamo nè modo nè diritto d'impedire che se l'assuma. Il giorno che ci sarà presen-

tata chiara, determinata, precisa dal potere esecutivo stesso, la soluzione verso la quale sarà capitombolato o a cui si sarà risoluto, noi avremo facoltà di approvarla o di censurarla; e di prendere, rispetto alla società delle Romane, il partito che ci parrà il migliore; poichè il Governo checchè faccia in quest'intervallo, non avrà nè tempo nè mezzo di prendere nessun partito definitivo. Sicchè io pregherei gli oratori che si sono iscritti a volere in ciò seguire il parere del ministro dei lavori pubblici, e lasciare la questione dove egli per ora l'ha posta. Essa si svilupperà da sé, ed avremo sempre e necessariamente il tempo, poichè nessun partito definitivo potrà essere preso intanto dal potere esecutivo, avremo necessariamente il tempo ad interporre la nostra parola autorevole, la nostra ultima e decisiva parola.

Detto questo, io non ho che a chiedere alla Camera licenza di aggiungere qualche breve dichiarazione mia personale.

Io sono stato relatore della legge del 1870, e la Camera sa che io sono stato contrariissimo alla fusione delle quattro società dell'Italia centrale nel 1865.

Io sostenni che quella fusione non mi pareva che presentasse base sufficiente sopra la quale erigere una società davvero forte e gagliarda. Io dissi, secondo mi ha ricordato l'onorevole Sormani-Moretti pochi giorni fa, che la società nuova non avrebbe potuto essere grandiosa che per i suoi debiti.

Nel 1870 ci stava dinanzi la convenzione del 1868. Erano trascorsi cinque anni; la convenzione del 1865 aveva creato una grandissima confusione. A me parve utile che una nuova convenzione intervenisse, la quale ad ogni modo avrebbe chiarita la relazione tra il Governo e la società, ed avrebbe lasciato questo solo creditore e creditore garantito di questa. La convenzione, approvata dalla Camera colla legge dell'agosto 1870, avrebbe appunto portato quella conclusione, che tutto il debito galleggiante della società delle Romane sarebbe stato liquidato; e qualunque risoluzione avesse poi voluto prendere il Governo più tardi, avrebbe avuto intera libertà di prenderla.

La differenza della situazione tra il 1870 ed il 1872 è questa, che nel 1870 il Governo non era padrone di prendere esso solo le risoluzioni che rispetto alla esistenza della società delle Romane gli paressero più convenienti al servizio pubblico; nel 1872 invece è padrone esso solo. Questo aumenta la sua responsabilità, e l'aumenta di molto; ma mette l'esercizio di questa responsabilità in una via schietta, precisa, determinata, spedita.

D'altra parte, la convenzione del 1870 è perfettamente riescita nei limiti in cui quella convenzione era stata fatta, e la prova che questa convenzione sia perfettamente riescita è data intera dal Ministero stesso. Dappoichè i documenti che esso ci ha presentati sono due, i quali non si accordano forse bene l'uno coll'altro,



ma la cui sostanza infine è questa. Il primo è la relazione del Governo, richiesta dalla legge del 1870, nella quale si dice che la convenzione del 1868 è stata eseguita dalle due parti, che il bilancio della società nel 1870 e nel 1871 ha potuto essere compilato ed esercitato in conformità delle previsioni fatte dalla Commissione della Camera, e ha lasciato degli avanzi; che la società ha potuto largamente compiere tutti quei lavori di costruzione e di riparazione — quantunque con alcune variazioni nella scelta dei lavori, secondo concerti presi col Governo stesso, — che erano supposti ed imposti dalla convenzione del 1868 per il tempo trascorso.

Aveva dunque perfettamente ragione un già nostro collega, ora non presente in questa Camera, l'onorevole Nervo, quando diceva che la convenzione del 1870 poneva in dieci anni la società in grado di liquidare tutto quanto il suo passivo, dal debito in fuori col Governo, e di fare tutte quelle riparazioni e costruzioni che sarebbero bisognate.

Il passivo è stato liquidato e pagato quasi tutto in un anno, poichè la convenzione non è stata cominciata ad eseguire che alla fine del primo semestre del 1871, e i lavori e le provviste si sono fatte ad esuberanza, in maggior misura di quelle previste nel bilancio presuntivo sociale fissato negli allegati alla relazione per dieci anni.

E bisogna aggiungere che la prova della riuscita della legge del 1870 emerge dalla relazione del Governo, tanto più calzante quando si considera che ad alcuni dei patti della convenzione, impliciti od espliciti, il Governo o non ha adempiuto, o li ha per diverse vie aggravati.

Questa è la sostanza d'uno dei documenti presentati dal Ministero dei lavori pubblici; quale è quella dell'altro?

Lasciatemelo dire colla mia solita schiettezza; la sostanza è questa: che l'amministrazione dei lavori pubblici aveva in parte errato, almeno lo dice essa; errato negli apprezzamenti posti avanti alla Camera, e comunicati all'ex-collega nostro Nervo, circa i lavori di costruzioni, di riparazioni, circa gli acquisti di materiale mobile, che ci si assicurò fossero sufficienti.

Ora, ci si dice che parte per nuovi calcoli, parte per nuove circostanze, quegli acquisti, quei lavori non sono più sufficienti, e vi bisognano trenta milioni di più, che non parve bisognassero allora. Certo, così straordinarie variazioni di concetto meriterebbero molta e profonda discussione per molti rispetti.

Ad ogni modo, la convenzione del 1868 è riuscita tutta quanta nel limite dell'accertamento fatto dal Governo stesso, delle condizioni finanziarie e delle condizioni tecniche studiate dal Governo nel 1868, nel 1869, nel 1870, durante tre anni; ma dopo essere riuscita così, ecco che si sono scoperti dei bisogni nuovi, per cui da una parte delle opere che allora il Governo e la Camera concedevano fossero fatte in dieci anni...

**SORMANI MORETTI.** Chiedo di parlare.

**BONGHI...** si vuole che siano fatte in tre, e dall'altra si chiedono opere, delle quali allora non si discorse...

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonghi, mi permetta, se noi veniamo a trattare tutto il fondo della questione, probabilmente non verremo a capo di nulla...

**BONGHI.** Aveva finito.

Queste parole, onorevole presidente, non ho detto per entrare nella discussione del merito, ma per difendere le risoluzioni d'una Commissione della Camera e della Camera stessa, anzi dello stesso Ministero, perchè fu questo stesso Ministero che ci propose l'approvazione della convenzione del 1868 e difese la legge del 1870.

Intendo perchè l'onorevole Sormani-Moretti chiede la parola. Egli e il Gabelli opinarono e dissero alla Camera che si sarebbe dovuto spendere in costruzioni, in riparazioni, in acquisti una somma maggiore di quella che Commissione e Ministero volevano e sostenevano.

Gli faccio ampia testimonianza, che l'opinione espressa da lui si trova ora confermata in buona parte dalla relazione della Commissione d'inchiesta.

**SORMANI MORETTI.** Era fondata sopra pubblicazioni ufficiali stampate dal Ministero!

**BONGHI.** Ma non comunicati alla Commissione o ritenuti esagerati dal Ministero stesso.

Dette ora queste parole a difesa della Camera stessa, della Commissione e del relatore della convenzione del 1868, quantunque per mia parte delle ferrate romane non mi occupassi personalmente, mi bisogna aggiungere una parola, non tanto nell'interesse mio, quanto nell'interesse di un collega nostro che amiamo tutti e rispettiamo, e che per una grave sventura domestica non è presente alla Camera ove la sua parola sarebbe tanto più autorevole della mia.

Noi dobbiamo essere stati meravigliati l'onorevole Mordini ed io, — e fo pegno che l'onorevole ministro stesso ne è stato anche lui meravigliato — di trovare in un documento del Governo un biasimo a noi, anzi a lui stesso. È bene che la Camera sappia, come i consiglieri del Governo nel Consiglio d'amministrazione della società, che è composto di venti membri, sono otto, quattro nominati in virtù della legge del 1865, il senatore Gori, l'ex-collega nostro Fenzi, l'onorevole Mordini ed io; quattro in virtù della legge del 1870, il consigliere della Corte dei conti Caccia, il consigliere di Stato Celesia, e i due ispettori del Genio civile Cappa e Billia.

Ora, in un paragrafo della relazione d'inchiesta è dichiarato che il Governo dovrebbe « scegliere a membri suoi del Consiglio persone le quali potessero attendere al loro ufficio con tutta quella assiduità necessaria perchè acquistino davanti al Consiglio tutta quella autorità e sicurezza che soltanto dalla lunga esperienza della materia possono derivare. »

Io non so di dove lo scrittore di questa relazione abbia cavato il concetto che i consiglieri di amministrazione di una società delle strade ferrate debbano essere gli amministratori quotidiani o gl'ingegneri di essa; e d'onde abbia cavato il fatto che i consiglieri che il Governo nomina non attendano con assiduità al lavoro che loro incombe e non abbiano acquistata nel Consiglio quell'autorità che è necessario che abbiano.

Intende il ministro dei lavori pubblici che una censura cosiffatta è diretta soprattutto contro di lui, il quale nomina e conferma questi consiglieri; ed è molto grave che venga pubblicamente fatta a lui e a noi da due suoi impiegati. Ma è ancora d'una suprema sconvenienza nella bocca di almeno due tra quelli che l'hanno firmata, l'ingegnere Billia relatore, e l'ingegnere Cappa, presidente, per un'altra ragione. Poichè, ricordi la Camera che se in virtù della legge del 1865 quattro consiglieri sono stati aggiunti al Consiglio di amministrazione delle Romane per rappresentare l'interesse sociale del Governo nella società stessa, nel 1870 furono aggiunti quattro altri consiglieri per voto della Camera stessa da scegliersi uno dalla Corte dei conti, uno dal Consiglio di Stato, due dal ministro dei lavori pubblici, per esercitare nell'amministrazione un più diretto sindacato del Governo. Ora, i due scelti dal Ministero dei lavori pubblici sono: l'ingegnere Billia che è davvero presente sempre ai Consigli e si occupa delle cose della società piuttosto troppo che troppo poco; e l'ingegnere Cappa, il quale non è mai intervenuto, come da gran pezza non intervengono nè il delegato della Corte dei conti nè quello del Consiglio di Stato. Ora io chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, giacchè siamo venuti a questa esatta e rigorosa applicazione ed esecuzione delle leggi (della quale io lo lodo, sin dove è giusta), cominci a far eseguire la legge in questo punto semplicissimo, che le persone le quali la Camera e il Governo hanno precisamente voluto che intervenissero al Consiglio d'amministrazione lo facciano, e non si permettano, appunto quelli che non ci vengono, di biasimare gli altri, che non mancano mai, di essere poco assidui all'ufficio loro. Vengano e vedano.

D'altra parte io dichiaro all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la posizione dei consiglieri del Governo nel Consiglio della società diventerebbe assai difficile se egli seguisse una piuttosto che un'altra delle condotte molteplici, tra le quali pare che oscilli e che ha tutte accennate, adombrate nel suo discorso. Nessuno di noi ha mai saputo, ha mai potuto sapere che cosa il ministro facesse o volesse. Ora egli ha fatto un passo, la cui conseguenza pare che debba essere la decadenza della società, che pur dice di non volere. Se si viene a questo, i consiglieri del Governo si trovano in una situazione davvero stranissima. Debbono rappresentare l'interesse sociale, che è quello del Governo stesso sino a un certo punto, e difenderlo contro il Governo,

che mutando via e parere dopo tanti anni, gli muove guerra, quando è diventato in parte il suo, ed è amministrato in parte da esso stesso. In tutto questo v'è una vera contraddizione della quale i consiglieri del Governo sono le vittime. La loro situazione diventa impacciatissima. Bisogna considerare in che maniera il Consiglio d'amministrazione della società è composto. Sono 12 consiglieri scelti dalla società, 8 dal Governo. A ciascheduno dei Consigli d'amministrazione assiste un commissario regio il quale ha diritto di opporsi a qualunque deliberazione, ed il ministro può sciogliere o non sciogliere l'opposizione secondo gli piace; e talvolta, mi permetta l'onorevole ministro di dirgli, che aspetta troppo tempo a prendere una risoluzione, anzi non la prende mai; il che non porta un piccolo incaglio nella condotta della società.

È bene, adunque, è necessario che il Ministero consideri altrèi che condotta deve tenere rispetto ai membri che lo rappresentano nel Consiglio, e lor faccia sapere, se vuole che ci restino, che cosa hanno a fare, perchè essi deliberino, se convenga loro di farlo. Di per noi soli non possiamo prender nessuna decisione; non possiamo uscire dal Consiglio perchè lo costitueremmo in una condizione non legale; e non possiamo restare senza avere concordata la nostra azione col Governo e risoluto se ci convenga di concorrere con esso o d'acquistare l'intera libertà nostra d'azione.

Ho creduto necessario di fare queste dichiarazioni alla Camera; dappoichè la posizione nella quale mi trovo, e nella quale debbo restare, pur troppo senza più precise indicazioni da parte del Governo, mi è davvero penosa; e devo cercare il modo di chiarirla ai miei colleghi ed al paese; perchè la costituzione attuale del Consiglio era fondata nel concetto che l'interesse del Governo non si sarebbe mai scompagnato da quello della società; e l'uno sarebbe andato d'accordo coll'altro nel cercare la via della salvezza. Se si entra in un'altra strada all'improvviso, bisogna dirmi in che maniera io possa e debba rimanere fedele insieme al Governo, e a quell'interesse sociale, che è in parte del Governo stesso e che da questo è stato commesso alle mie mani. (*Ai voti! ai voti!*)

**PRESIDENTE.** Pel buon andamento della discussione, debbo comunicare due proposte che sono state presentate.

Una è dell'onorevole Monti Coriolano, così espressa:

« La Camera, udite le dichiarazioni del signor ministro, ne prende atto e passa all'ordine del giorno. »

Poi viene quella sottoscritta dall'onorevole Gabelli e da altri deputati, la quale è così concepita:

« La Camera, riservando ogni apprezzamento sulle condizioni della società delle Romane, e preso atto delle dichiarazioni del Ministero rispetto all'esecuzione di lavori e provviste dimostrati urgenti per assicurare il pubblico servizio, lo invita a presentare

proposte di definitivi provvedimenti, appena la Camera sia riconvocata.»

Vorrei che la discussione fosse limitata a queste proposte, perchè sarebbe inutile dare una maggiore portata alla discussione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanminiatielli.

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

VOLLARO. Ma perchè la chiusura? Domando la parola contro la chiusura. (*Rumori*)

PRESIDENTE. V'ha un'altra proposta, ed è dell'onorevole Nicotera, il quale chiede si passi all'ordine del giorno.

Queste proposte si potranno svolgere quando sia chiusa la discussione, se la Camera determina di chiuderla.

SANMINIATELLI. Io mi era iscritto per parlare, ma ora vi rinunzio.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta di chiusura.

(È appoggiata.)

L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare contro la chiusura.

VOLLARO. Non so perchè, quando si solleva una discussione, nella quale deve farsi la luce, perchè la luce deve essere fatta, si voglia domandare la chiusura. Capisco che ciascuno di noi desideri d'andare alla propria casa, ma questo non toglie che debbano trattarsi convenientemente le questioni.

L'onorevole ministro per le finanze, allegando che non dobbiamo fare aspettar di troppo l'altro ramo del Parlamento, ci faceva intendere che per oggi ogni discussione dovrebbe essere finita; ma quando io proponeva che si tralasciassero altre discussioni di leggi di minore importanza non necessarie, per discutere il bilancio dei lavori pubblici, non fui inteso, e la mia mozione sospensiva fu respinta. (*Rumori a destra*)

Se gli onorevoli miei colleghi di destra non vogliono ascoltarmi, posso tralasciare di parlare.

PRESIDENTE. Prego i deputati di prendere il loro posto, il che farà che si possa procedere anche più sollecitamente. (*Rumori*)

Se si continua così, sarò obbligato a sospendere la seduta.

VOLLARO. Sarebbe meglio.

PRESIDENTE. Continui, onorevole Vollaro.

VOLLARO. Se quando io ho proposto la sospensione sopra varie leggi mi avessero inteso, noi avremmo potuto fare questa discussione tranquillamente.

Io dico adunque che in Italia nessuna compagnia ferroviaria cadrà e che se voi eseguite la legge di concessione dovrebbero tutte le società cadere; non sono le sole Romane che non abbiano adempiuto alla legge, vi sono anche le Meridionali ed il resto.

*Molte voci.* Non è contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ma onorevole Vollaro, parli contro la chiusura.

VOLLARO. Parlo contro la chiusura, e perciò ho bisogno di servirmi di tutte le argomentazioni per provare che la discussione non è matura.

PRESIDENTE. Onorevole Vollaro, le ripeto che parli contro la chiusura; comprende bene che la Camera è impaziente.

VOLLARO. Io sono nel mio diritto di parlare, e credo di esercitarlo.

PRESIDENTE. Ella eserciti il suo diritto con quella moderazione che compete a ciascuno di noi.

VOLLARO. Io mi servo delle facoltà che mi dà il regolamento. Io dico adunque che tutte le compagnie... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma non entri nel merito! (*Rumori incessanti — Esclamazioni del deputato Tamaio*)

VOLLARO. Parla con me, onorevole Tamaio?

PRESIDENTE. Per la serietà della Camera, onorevole Vollaro, parli soltanto contro la chiusura.

VOLLARO. Io vorrei domandare al signor ministro, se ha il concetto di fare due grandi compagnie in Italia, il che porterebbe che pagheremo più caro quando riscatteremo, imperocchè una volta o l'altra dovremo riscattare, io domanderei al signor ministro se sappia qual responsabilità ha nell'amministrazione delle Romane; sa egli cosa fanno i suoi amministratori tecnici governativi?

PRESIDENTE. Onorevole Vollaro, questi non sono argomenti contro la chiusura. Io interrogherò la Camera...

VOLLARO. Voglio dimostrare che la chiusura non deve essere adottata.

PRESIDENTE. Non vi è strada che non conduca ad un determinato scopo, ma quella da lei scelta, non è la più corta! (*Si ride*)

VOLLARO. Con poche parole avrò dimostrato... (*Rumori fortissimi*)

PRESIDENTE. Onorevole Vollaro, per l'ultima volta le dico che ella non ha la parola che contro la chiusura. Mi dispensi dall'interpellare la Camera se debbo lasciarla continuare.

VOLLARO. Ed io dico che dopo la discussione che si è sollevata colle parole dette da un membro dell'amministrazione delle Romane, il quale agisce pel Governo, la cui condotta è stata messa davanti alla Camera, e che va esaminata, la discussione non può essere chiusa e propongo quest'ordine del giorno:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, rimanda la presente discussione al riaprirsi dei lavori parlamentari. »

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura.

(La discussione è chiusa.)

Ora vengo agli ordini del giorno.

Il primo è stato presentato dall'onorevole Menti Coriolano: « La Camera, udite le dichiarazioni del signor ministro, ne prende atto e passa all'ordine del giorno. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

La parola spetta all'onorevole Monti Coriolano per svolgere il suo ordine del giorno.

**MONTI CORIOLANO.** Io non sono stato mai e non sono nè mi erigo censore della società delle ferrovie romane. I miei precedenti mi impongono la condotta attuale, e questo spiego incontante colle parole dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di proporre.

Feci parte della Commissione straordinaria che ebbe a rivedere l'*omnibus* ferroviario del 1870, Commissione della quale l'onorevole Bonghi ha fatto cenno e di cui egli era emeritissimo presidente e valente relatore. Nella scabrosissima materia che fu affidata a quella Commissione a me toccò l'esaminare la convenzione colla società dell'Alta Italia. Rammenterà bene la Camera la connessione intima, stretta, immediata che passava tra la convenzione dell'Alta Italia, e quella colla società delle ferrovie romane.

La convenzione del 1868 già ricordata relativa in quell'*omnibus* alle strade ferrate romane fu sviscerata, (la parola non è punto esagerata) fu ponderato sotto tutti gli aspetti dalla diligenza del nostro onorevole ex-collega Nervo.

L'onorevole Nervo non mancò di scrutare per ogni estremo la convenzione stessa, rimontando alle origini ed alle fasi tutte della società delle strade ferrate romane. Da quell'esame risulta manifesto che col provvedimento che si andava a prendere, secondo ogni probabilità od almeno secondo un savio giudizio umano, veniva ad essere provveduto alla stabilità e prosperità della società delle ferrovie romane.

Fu appunto per questa ragione che la convenzione coll'Alta Italia, per quanto ad avviso di tutti punto desiderabile e soddisfacente, fu dovuta subire.

Dunque si può dire che in quell'occasione lo Stato e l'erario fecero il massimo sforzo, il massimo sacrificio a vantaggio delle romane, e ciò basta ricordarlo per non avere bisogno di dimostrazione. In conseguenza di ciò pare giunto il tempo di ripetere con migliore opportunità quanto un autorevole membro di questa Camera ebbe a pronunziare rispetto all'imposte: *basta!*

A me pare che questa proposizione non stia male in bocca di uno che non ha mai avuto contrarietà con quella società.

*Voci.* Basta! basta!

**MONTI CORIOLANO.** E giacchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di contare sulla esecuzione della legge; dacchè in conclusione egli viene *a priori* a non accettare un non giustificato sacrificio; dal momento che egli dichiarava di volere entrare in questa via, mi pare che dovrebbe accogliere il mio ordine del giorno.

Io non vi dissimulo che il Governo, entrando nella esposta via, si mette in campo assai scabroso. Sarà sua gloria e suo merito se riesce, e non riuscendo, il Parla-

mento avrà sempre tempo di provvedere all'uopo. Parmi adunque che prudentemente possa chiudersi per ora questa discussione coll'ordine del giorno che proposi. Ciò mi sembrerebbe poi conveniente anche per un'altra riflessione...

*Voci.* Basta! basta!

**MONTI CORIOLANO.** Poche parole ed ho finito.

Il tempo per provvedere utilmente, rispetto ai diritti delle società delle strade ferrate, è forse maggiore di quello che si presume, inquantochè nella convenzione del 22 giugno 1864, la cui esecuzione è richiesta dall'onorevole Gabelli, l'articolo 7 da lui citato impone l'obbligo di cui ha parlato l'onorevole Gabelli, entro il termine di otto anni. La società delle Romane adunque ha tempo e modo ancora di adempiere agli obblighi suoi con agio e senza soverchio sforzo.

D'altronde il ministro ha dichiarato di volerle usare ogni equa agevolezza, e sta bene, e ne convengo. Appoggiato a queste ragioni, non mi resta che raccomandare il mio ordine del giorno alla Camera, senza dilungarmi di vantaggio.

**PRESIDENTE.** Viene ora il turno dell'ordine del giorno Gabelli, che è il seguente:

« La Camera, riservando ogni apprezzamento sulle condizioni della società delle Romane, e preso atto delle dichiarazioni del Ministero rispetto alla esecuzione dei lavori e provviste dimostrate urgenti per assicurare il pubblico servizio, lo invita a presentare proposte di definitivi provvedimenti appena la Camera sia riconvocata. »

**NICOTERA.** Fu già svolto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, mi si fa giustamente osservare che quest'ordine del giorno ella l'ha di già svolto, ed ella quindi non potrebbe più parlare sopra il medesimo.

**GABELLI.** Mi era riservata la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Per un fatto personale gliela do, ma si limiti a questo, e tenga conto che la Camera non ha tempo da perdere.

**GABELLI.** Mi limiterò al fatto personale.

L'onorevole ministro ha detto che io ho fatto delle insinuazioni rispetto alle date della relazione della Commissione d'inchiesta, ed all'epoca in cui è stata presentata. Io respingo l'accusa d'aver fatto insinuazioni; ho accennato ad un fatto e ho domandato da quale causa sia provenuta la tardanza nella presentazione degli atti. Tanto più occorre a me una spiegazione, inquantochè il ministro disse che la questione era appunto *molto grave*.

Il ministro non vuole nè continuare nella via tenuta finora, nè associarsi a chi sostiene la necessità del fallimento. Non disse ed ha dichiarato non volerci dire per qual via vada. Le incertezze sue o le reticenze giustificano la presentazione del mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'ordine del giorno puro e semplice proposto dall'onorevole Nicotera ed anche dall'onorevole Sanminiati, dopo che la discussione fu chiusa.

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

**NICOTERA.** Se vi è caso in cui militino moltissime valide ragioni a favore dell'ordine del giorno puro e semplice, è certo questo. Che cosa ha risposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici alle interrogazioni dell'onorevole Gabelli? Ho provveduto, provvederò. Ebbene, o la Camera crede di esaminare i provvedimenti, che ha dati l'onorevole ministro, ed allora sarebbe necessario fare una larga discussione per vedere se quei provvedimenti sono veramente autorizzati dall'articolo 255 della legge; o la Camera, questa vasta discussione non vuol fare oggi, ed allora l'ordine del giorno puro e semplice non pregiudica la questione; la rimane intatta, e lascia la libertà alla Camera di esaminare quei provvedimenti quando ne sarà il caso.

Se poi si vorrà discutere i provvedimenti che il Ministero crederà di prendere in seguito, sarà mestieri che il ministro dichiarasse prima quali essi sono. Ma infino a quando il ministro si limita ad accennare vagamente che, se la necessità si presentasse, saprebbe adottare degli energici provvedimenti per prevenire il male, la Camera non ha nulla da discutere o da votare.

Vorrei sperare che l'ordine del giorno puro e semplice fosse accettato dal Ministero: se non l'accettasse, dovrei dire che ciò accade unicamente in odio al proponente. Potrebbe però non accadere solo per questa considerazione.

Se il Ministero non accettasse l'ordine del giorno puro e semplice, badi la Camera, potrebbe darsi che il Ministero avesse un'altra idea, cioè quella di chiamare responsabile la Camera degli atti che ha compiuti, e dei quali non si è discusso ancora.

Io non credo conveniente alla dignità ed al decoro del Parlamento di assumere la responsabilità di cose di cui non è informato.

È una supposizione. Io non so ancora le intenzioni del Ministero; ma se non accetta l'ordine del giorno puro e semplice, e ne accetta invece un altro col quale si prende atto delle sue dichiarazioni, mi pare che si potrebbe ammettere quella supposizione, cioè di far condividere alla Camera la responsabilità dei suoi atti compiuti.

*Invitare il Ministero a valersi delle facoltà della legge.* Ma io non posso invitare il Ministero a questo atto. Una delle due. O il Ministero saprà valersi delle facoltà che la legge gli consente, ed io lo loderò; o il Ministero non se ne saprà valere, ed io lo biasimerò. Ma quando la discussione non si presenta in forma di lode o di accusa, io non posso rivolgere al Governo verun eccitamento.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha sostenuto una massima che francamente io credo pericolosa. Egli ha detto: quando il caso doloroso si presentasse di dover dichiarare fallita questa società, io verrei a consultare il Parlamento.

Io non sono un avvocato, ma per un certo buon senso, ritengo che quando quel caso si presentasse, il Ministero, prima di consultare il Parlamento, dovrebbe adire i tribunali. Il voto del Parlamento non farebbe che pregiudicare l'azione dei tribunali.

È forse di questo che si vuole prendere atto?

Il ministro ci ha detto che ha già notificato degli atti alla società, che ha richiesto, in forza dell'articolo 255, che lavori urgenti si facessero, ma non ha avuto la cortesia di dirci quali sono questi lavori urgenti. Se la discussione si potesse far vasta, io presenterei il non lodevole elenco dei lavori urgenti che l'onorevole ministro ha notificato alla società; e la Camera vedrebbe che fra i lavori urgenti vi sono le stazioni, i casotti, l'allargamento della luce dei ponti, e forse non seguirebbe il ministro su quella via.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha sostenuto il rapporto dell'inchiesta, presentato alla Camera. L'onorevole Gabelli ne ha deplorato il ritardo; io invece deploro che l'onorevole ministro l'abbia presentato senza prima meditarlo bene. Se egli lo avesse ben meditato, avrebbe letto fra le righe, di quel rapporto, qualche cosa che non avrebbe certamente approvato. Vi avrebbe scorto delle contraddizioni, dei fatti che si oppongono ad altri fatti; avrebbe veduto che si accusa la società delle ferrovie romane per non avere acquistato un certo numero di macchine; e che quest'accusa si muove da quello stesso che la società delle Romane ha mandato all'estero per comprarne un numero considerevole.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dopo il rapporto.

**NICOTERA.** Prima.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dopo.

**NICOTERA.** Egli avrebbe veduto che in quel rapporto neppure l'innocente stabilimento di Pietrarsa è risparmiato, poichè si dice che la società delle Romane è proclive verso lo stabilimento di Pietrarsa; e l'onorevole ministro non può ignorare che le locomotive comprate all'estero, dall'autore principale di quel rapporto, costano di più, e si sarà pagata una provvigione, e sono già o fuori d'uso o non possono essere adoperate su tutte le linee; mentre le macchine costruite a Pietrarsa costano meno, non si è certo pagata veruna provvigione, e sono tuttora in uso su tutte le linee.

Io ho voluto accennare questi pochi fatti per mettere in prevenzione la Camera, e per farle intendere che in questo momento la responsabilità degli atti compiuti deve essere lasciata intera al Governo.

Il Governo ci promette di presentare a novembre un progetto di legge. Ebbene, sarà allora il momento in cui potremo discutere dei fatti compiuti e di quello che

il Governo ci proporrà. Ma oggi qualunque altra risoluzione potrebbe pregiudicare al Parlamento, al Governo ed alla società; a quella società che l'onorevole ministro ha dichiarato di non volere far fallire nè continuarle a dare i soliti sussidi.

Mi pare che senza associarsi al partito di coloro che vogliono far fallire la società, o al partito di coloro che vogliono continuare il sistema dei sussidi governativi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, entrando oggi in una discussione che non può prendere delle vaste proporzioni, ha pregiudicato la questione.

Può esservi un sistema indiretto pel quale una società si riduce al fallimento. Quando si vede che, proponendo il fallimento della società, questo non sarebbe accettato, allora si attacca di fianco, si scalza, si tenta di toglierle tutto il credito che può avere, le si creano delle difficoltà per metterla nell'impossibilità di trovare i mezzi onde provvedere ai suoi bisogni; e se questi mezzi non conducono al fallimento, non so a che conducano.

Quindi fra coloro che vogliono il fallimento e coloro che vogliono la continuazione del sistema passato, ve ne possono essere altri che, senza dirlo, vanno al primo risultato.

Io comprendo che il sistema in generale delle nostre ferrovie ha bisogno di essere riveduto. Comprendo che il sistema generale delle ferrovie in Italia lascia molto a desiderare. Comprendo che la società delle Romane non va bene, e che deve far molto.

Se la discussione fosse consentita, io modestamente m'ingegnerei di provare all'onorevole Gabelli che il suo ragionamento per dimostrare la possibilità di percorrere 70 o 75 chilometri sopra rotaie che la società avrebbe dovuto adoperare in forza della convenzione, è un ragionamento un po' troppo stiracchiato, poichè il criterio della velocità non consiste solamente nel peso maggiore o minore delle rotaie. Vi sono anche degli altri criteri; vi è quello delle curve e delle pendenze. L'onorevole Gabelli, uomo tecnico, deve saperlo meglio di me.

Ma ora non è possibile di entrare in questa discussione.

Ripeto: riconosco che la società delle ferrovie romane deve far molto; riconosco che noi abbiamo diritto di richiederle molto, per quello che si riferisce agli impegni precedenti e per quello che riguarda gl'impegni nuovi.

Ma, se molto dobbiamo richiedere alle Romane, qualche cosa anche noi dobbiamo fare per esse. Non è possibile ammettere in tutto il criterio al quale accennava l'onorevole Gabelli, cioè che la capitale a Roma porta dei vantaggi alla società delle ferrovie, e per questo essa deve fare molto di più di quello che le è imposto dalla legge: questo equivarrebbe a chi prendesse a nolo una vettura ad un cavallo per un determinato prezzo, e poi volendola a quattro cavalli inten-

desse pagare lo stesso prezzo. La pretesa sarebbe ingiusta.

Il Parlamento chiaramente mostra di volersi mettere sulla via di aspettazione; vuole oggi rimanere indifferente alla lotta che si agita dinanzi ai tribunali tra il Governo e la società, e non pregiudicarla.

Nè si può dire che l'ordine del giorno puro e semplice significhi liberare il Governo dal dovere di presentarci, alla riapertura del Parlamento, un progetto di riordinamento; no. Il Governo deve sentirne il bisogno più di noi, egli che ha fatta quella benedettissima inchiesta, che ci è costata tanta pazienza per leggerla non una, ma due o tre volte, onde poterne poi discutere. Dobbiamo dunque essere sicuri che il Governo a novembre ci presenterà un conveniente progetto di legge; se non ce lo presentasse, glielo domanderemmo noi.

Per tutte queste ragioni io spero che il Ministero vorrà accettare l'ordine del giorno puro e semplice; ad ogni modo, se il Ministero lo respingesse, io spero di vederlo logicamente accettato dalla Camera.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gabelli ha la parola per una dichiarazione.

**GABELLI.** Io debbo fare una dichiarazione pel senso che l'onorevole Nicotera ha voluto dare al mio ordine del giorno, senso che effettivamente io non ho voluto dargli. L'onorevole Nicotera crede che in quell'ordine del giorno si contenga l'approvazione di un atto del Ministero. Siccome io aveva in mente fin dal principio che qualunque discussione dovesse essere riservata, così io non ho inteso nè di approvare nè di disapprovare; oggi non approvo nè disapprovo; questo lo farò quando ci ritroveremo un'altra volta, per cui il mio ordine del giorno ha il senso di lasciare la questione intiera e affatto impregiudicata.

**VOLLARO.** Domando la parola sul mio ordine del giorno. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ma ella lo ha svolto.

**VOLLARO.** Non l'ho svolto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Sanminiatielli ha proposto un ordine del giorno dopo che la Camera ha chiuso la discussione; quindi non può più essere svolto, esso è il seguente:

« La Camera, udite le dichiarazioni del ministro, passa all'ordine del giorno. »

È uguale all'ordine del giorno Monti, salvochè l'onorevole Monti vi include le parole *prende atto*, e l'onorevole Sanminiatielli le omette. (*Movimenti*)

Prego l'onorevole ministro a dichiarare se accetta.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Noi non possiamo accettare l'ordine del giorno puro e semplice e, se non vi fossero altre ragioni, varrebbero quelle dette dall'onorevole Nicotera.

**SANMINIATELLI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ma non può parlare.

**LA PORTA.** Per una dichiarazione sì.



**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non possiamo accettare neanche l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Gabelli, inquantochè esso infirmerebbe quella procedura che il Governo ha iniziata, e dalla quale attendiamo la soluzione della questione delle ferrovie romane. L'onorevole Sanminiatielli potrà unirsi all'onorevole Monti, e il Governo accetta l'ordine del giorno Monti-Sanminiatielli, che per noi è la stessa cosa.

**PRESIDENTE.** Onorevole Sanminiatielli, ritira?

**SANMINIATELLI.** Per una semplice dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Parli.

**SANMINIATELLI.** Mentre il concetto del mio ordine del giorno in fondo è uguale a quello dell'onorevole Monti fo osservare che la forma è non poco differente, perchè nel mio si omettono le parole *prende atto*, omissione a cui io annetto una certa importanza. Il significato della differenza è questo: che l'ordine del giorno Monti nella forma in cui è concepito, implicherebbe l'approvazione dell'operato del ministro, preoccuperebbe le questioni giuridiche che quell'operato può suscitare, e vorrebbe dire che il Parlamento si addosserebbe una responsabilità che a tutti e per tutti gli effetti deve essere lasciata intiera al ministro.

**PRESIDENTE.** Onorevole Sanminiatielli, mantiene o ritira il suo ordine del giorno? Mi pare che si potrebbe unire a quello dell'onorevole Monti, mentre nel fondo sono entrambi la stessa cosa.

**SANMINIATELLI.** Io lo mantengo.

**RATTAZZI.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io vorrei dire all'onorevole Sanminiatielli...

**PRESIDENTE.** È inutile, perchè l'onorevole Monti lo mantiene.

**SORMANI MORETTI.** Per una dichiarazione. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ella non ha proposto nulla.

**SORMANI-MORETTI.** Io sono firmatario dell'ordine del giorno Gabelli.

**PRESIDENTE.** Ce ne sono moltissimi firmatari, e se tutti prendono la parola non la finiremo mai.

L'onorevole Rattazzi ha la parola sull'ordine della votazione.

**RATTAZZI.** Dopo le spiegazioni date dall'onorevole Sanminiatielli, è chiaro che il di lui ordine del giorno equivale perfettamente all'ordine del giorno proposto dal deputato Nicotera, poichè altro non fa che aggiungergli le parole: *Sentite le dichiarazioni*. Certo noi non possiamo contestare di averle sentite, le avremo forse intese più o meno bene; ma sentite le abbiamo (*Harrità*); per conseguenza, pregherei l'onorevole Nicotera di volersi unire a quello dell'onorevole Sanminiatielli.

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

**PRESIDENTE.** L'onorevole Sormani-Moretti ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

(*L'onorevole Sormani-Moretti indugia a prendere la parola.*)

Parli dunque, se vuol parlare!

**SORMANI MORETTI.** Io aveva firmato da stamane l'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli, concordando con esso negli intendimenti e nelle vedute. Ora dopo le dichiarazioni del ministro d'essere dalla legge sufficientemente armato, e di volere osservare la legge e farla sempre osservare fino all'estremo, io per parte mia trovo che basta prendere atto delle dichiarazioni e delle determinazioni del ministro, per incoraggiarlo ed appoggiarlo sulla buona via nella quale annunzia d'essersi messo, e mi unisco quindi all'ordine del giorno dell'onorevole Monti, il quale, precisamente come diceva l'onorevole Nicotera...

**PRESIDENTE.** Non entri nel merito; ella ritira la sua firma.

**SORMANI-MORETTI...** ci chiama a condividere col Ministero la responsabilità di fare eseguire la legge. Il Parlamento che fa le leggi non può se non che concorrere e dar forza, ove occorra e per quanto è possibile, al Ministero, perchè appunto le leggi siano puntualmente e interamente eseguite.

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

**NICOTERA.** Aderisco ben volentieri all'invito dell'onorevole Rattazzi, e non ho bisogno di dichiararne i motivi, poichè l'ha fatto egli con parole più acconcie di quelle che io potrei adoperare.

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

**VOLLARO.** Ritiro il mio ordine del giorno per unirmi a quello dell'onorevole Nicotera.

*Voci.* Se l'ha ritirato!

**DEPRETIS, relatore.** Quanti ordini del giorno rimangono?

**PRESIDENTE.** Quello dell'onorevole Sanminiatielli, quello dell'onorevole Coriolano Monti e quello dell'onorevole Gabelli.

L'ordine del giorno dell'onorevole Sanminiatielli essendo il più largo, deve avere la precedenza e lo rileggo:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Ministero passa all'ordine del giorno. »

È questo, onorevole Sanminiatielli?

**SANMINIATELLI.** Precisamente; prego il presidente a domandare se il Ministero accetta. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Sanminiatielli.

(La Camera approva.)

« Capitolo 136. Concorso del Governo per la costruzione delle strade ferrate da Bussoleno a Bardonnèche (articolo 29 della convenzione 4 gennaio 1869, approvato colla legge 28 agosto 1870, n° 5857) (Terza ed ultima rata), lire 8,000,000.

« Capitolo 136 bis. Concorso del Governo per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (Legge 3 luglio 1871, n° 311, 1° rata). (*Soppresso*) »

L'onorevole Corbetta ha facoltà di parlare.

**CORBETTA.** Rinunzio.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Giudici... (*Conversazioni rumorose*)

Se gli onorevoli deputati non riprendono il loro posto e non fanno silenzio, sarò costretto a sospendere la seduta.

Onorevole Giudici, rinunzia?

**GIUDICI.** No.

**PRESIDENTE.** Allora parli.

**GIUDICI.** Se non posso farmi udire, è inutile che io parli.

**PRESIDENTE.** Se ella non principia, non si fa silenzio.

**GIUDICI.** Ma io voglio farmi udire dal ministro.

**PRESIDENTE.** Se non incomincia, la Camera non potrà ascoltarlo. (*Si ride*)

**GIUDICI.** Io non sono solito ad annoiare la Camera, per cui spero nella sua benevolenza, se anche mi tocca a parlare in uno di questi sfavorevoli momenti. Si tratta di interessi gravi del mio paese, e quindi debbo farmi udire.

A proposito del capitolo 136 *bis*, vedo che il ministro aveva nel bilancio di prima previsione stampata una spesa di 1,666,667 lire per il concorso alla costruzione della ferrovia del San Gottardo; la Commissione ha trovato bene di sopprimere questa spesa, e dà delle ragioni le quali, a mio debole avviso, non sono sufficienti; perciò ritengo essere necessario provocare dalla gentilezza dell'onorevole presidente della Commissione, come da quella del signor ministro, degli schiarimenti intorno alla soppressione di questa spesa.

La Commissione dice a questo riguardo:

« Questo capitolo deve essere eliminato. Non essendosi ancora intrapresi i lavori della galleria, e non avendo finora il Consiglio federale trasmesso il programma ed il calcolo dei lavori a farsi nell'anno corrente, nè fissata l'epoca del cominciamento del primo esercizio, secondochè è disposto dall'articolo 17 della convenzione 15 ottobre 1869, può ritenersi accertato che l'Italia durante l'anno 1872 non sarà chiamata a fare alcun pagamento nella ferrovia del Gottardo. » (*Conversazioni incessanti*)

Ora vorrei che l'onorevole presidente della Commissione e l'onorevole ministro mi spiegassero il motivo per cui questi lavori non sono cominciati ancora e perchè si dovette sopprimere questa spesa. Vorrei poi che l'onorevole ministro mi spiegasse...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non sento le sue parole, non posso spiegare.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Nulla si può spiegare a quest'ora.

**GIUDICI.** Allora prego l'onorevole presidente di reclamare il silenzio.

**DEPRETIS, relatore.** Ho sentito io.

**GIUDICI.** Chi non vuol sentire, vada fuori.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ma ci vorrebbe un po' di buon senso.

**GIUDICI.** Credo d'avere buon senso al pari di chicchessia, ed il mio buon senso mi suggerisce che ora ho diritto di parlare.

*Voci.* Parli! parli!

**GIUDICI.** Nell'articolo 3 della convenzione del 15 ottobre 1869 è detto:

« Les lignes du réseau du Saint-Gothard seront construites dans l'ordre suivant et la durée de la construction est pour chacune d'elles fixée comme suit:

« Les lignes de Biasca au lac Majeur et de Lugano à Chiasso devront être *achevées trois ans après la constitution de la société.*

« L'Italie s'engage à ce que pour la même époque le tronçon de *raccordement de Chiasso à Camerlata* soit construit et mis en exploitation. »

E all'articolo 11:

« La Confédération suisse prendra l'engagement général de faire exécuter les prescriptions de la présente convention relatives à la construction du chemin de fer du Saint-Gothard.

« En particulier elle devra exiger de la société un cautionnement correspondant d'une manière suffisante aux obligations contractées par elle. Ce cautionnement consistera en un dépôt d'espèces ou de bonnes valeurs, et il ne sera restitué que lorsque la société aura rempli ses obligations, ou qu'elle aura fourni les garanties nécessaires sous une autre forme.

« Le Conseil fédéral prononcera sur toutes les questions qui on trait à la construction de la grande galerie.

« Il s'engage à présenter aux Etats subventionnants des rapports périodiques sur la marche et l'état des travaux, de même que sur les résultats de l'exploitation. »

E all'articolo 12:

« Chacun des Etats subventionnants aura le droit de prendre, sur les lieux, connaissance de l'état des travaux après avoir désigné au Gouvernement suisse les personnes qu'il chargera de cette inspection.

« Chaque année à une époque déterminée on procédera à la vérification des travaux des deux grandes galeries du Saint-Gothard et du Mont-Cenero. Le Conseil fédéral invitera les Etats subventionnants à envoyer des délégués pour assister à cette opération; un procès-verbal sera dressé et signé par les délégués présents. »

Ora il ministro ed il presidente della Commissione vedono come sia importante quest'articolo per assicurare alle popolazioni interessate nella costruzione di questa ferrovia la costruzione della medesima nei termini stabiliti dalla convenzione.

Se non si conosce il termine da cui parte questo periodo di tre anni, che è concesso alla società per costruire queste linee, non si saprà mai l'epoca per la quale queste linee dovranno essere costrutte.

Ora io domando al signor ministro se la società

della linea del Gottardo ha ufficialmente notificato al Governo la sua costituzione, ed in qual data l'ha notificata, acciò le popolazioni possano far conto del modo con cui verranno spesi quei sussidi che esse hanno votati con tanta larghezza per la costruzione di questa ferrovia.

I sussidi ammontano a dieci milioni di lire, e non sono cosa di spregevole entità.

Ora la mia prima interrogazione è questa, se la società ha notificato la sua costituzione ufficialmente; la seconda è questa, se il Governo si occupa di vedere in qual modo procedono le operazioni della società, quali sono gli ostacoli che si sono intromessi al principio dei lavori, i quali, secondo la convenzione stabilita, devono già essere incominciati.

Signori, la provincia ed il municipio di Como hanno stabilito un sussidio di lire 700 mila, ed il Governo insiste perchè questo sussidio venga pagato; io domando se sia giusto che si cominci a pagare i sussidi senza che si sappia in quanto tempo dovranno essere costruiti i tronchi per la cui costruzione si sono offerti i sussidi.

Dalle risposte che spero ottenere dalla benevolenza del signor ministro e dalla gentilezza del relatore della Commissione, vedrò il loro modo di contentarmi e se dovrò fare qualche proposta.

**DEPRETIS, relatore.** Io risponderò in poche parole: non risulta al Ministero ufficialmente che la società del Gottardo sia costituita, e, se lo fu, la costituzione della società non fu ufficialmente notificata al Ministero. La Commissione ignora i motivi che hanno ritardato la costituzione della società. Dovendo poi esaminare se una somma viene iscritta in bilancio regolarmente e nella misura voluta dalla legge, dovette riconoscere che, in forza del trattato del 15 ottobre, citato dall'onorevole Giudici, e precisamente in forza delle disposizioni degli articoli combinati 17 e 19, il Consiglio federale non avendo notificato a tempo debito il preventivo delle spese che occorrono per l'esercizio di quest'anno, la somma non può essere pagata entro l'anno 1872, e quindi non può iscriversi nel bilancio.

Se la Camera crede, darò lettura delle disposizioni del trattato. (*No! no!*)

Allora basterà questa esposizione per giustificare la deliberazione presa dalla Commissione, d'accordo col Ministero.

**PRESIDENTE.** Non essendovi proposta...

**GIUDICI.** Il ministro non risponde?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io non posso che riferirmi a quello che ha detto l'onorevole Depretis.

Non so cosa d'altro io debba dire.

**GIUDICI.** Mi sorprende come in un affare di così grande interesse, mi perdoni l'onorevole ministro, non si sia il Ministero occupato di domandare positive informazioni dal Governo federale, al quale, in conseguenza delle stipulazioni fatte, si ha il diritto di do-

mandare tutti gli schiarimenti da me chiesti, ed il Governo lo doveva fare in questa occasione, lo ripeto, di tanta importanza, per l'onere pesante che si è assunto lo Stato e per i gravi interessi delle popolazioni che vi sono impegnati.

Detto ciò, naturalmente non ho più nulla da aggiungere.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Il Governo conosce perfettamente le cose, perchè se ne informa continuamente. E difatti gli risulta che per la strada di Lugano, fino a pochi giorni fa, non solamente non vi era segno di incominciamento, ma neppure vi erano preparativi per intraprenderne la costruzione.

Il Governo tiene dietro a quello che si fa in Svizzera per riguardo a questa strada. Per sua parte non mancò di eccitare ripetutamente la società dell'Alta Italia per la presentazione degli studi definitivi per il tronco Camerlata-Chiasso. La società però ha dichiarato che non tarderà a presentarne gli studi, e che osserverà scrupolosamente i contratti impegni.

**PRESIDENTE.** Capitolo 136 bis. *Concorso del Governo per la costruzione della ferrovia del San Gottardo* (soppresso).

Capitolo 137. *Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione* (Spese fisse), lire 297,100.

La parola spetta all'onorevole Miceli.

**MICELI.** Vorrei fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici un'interrogazione riguardo al tronco di ferrovia dall'Ionio a Cosenza.

Mi si dice che i lavori camminano con molta lentezza, e questa stessa notizia l'ha recata dalla Calabria l'onorevole mio collega il deputato Tocci.

In verità, se così fosse, come pare, sarebbe cosa molto spiacevole, perchè l'onorevole ministro sa meglio di me che questa strada fu decretata già da parecchi anni, da circa sette od otto anni fa, mentre doveva esserlo da dodici anni addietro; imperocchè, fino dal 1860, nella stessa relazione sulla ferrovia ionica, era stata dichiarata la necessità della sua immediata costruzione.

Io spero che l'onorevole ministro potrà dissipare i miei dubbi, ed io ne sarò ben lieto.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** A me non consta in verun modo che vi sia ritardo nei lavori di quella ferrovia; poichè, come ho già manifestato alla Camera e dallo stato che ho letto ieri, si vede che quei lavori procedono molto alacramente. Ad ogni modo terrò conto di questa raccomandazione e, ove ne sia il caso, provvederò.

**MICELI.** La ringrazio.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 137 rimane approvato.

(È approvato.)

« Capitolo 138. *Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione* (Spese variabili), lire 114,000.

« Capitolo 138 *bis*. Spese per la Commissione di liquidazione della contabilità arretrata delle ferrovie dell'Alta Italia, lire 15,000.

« Capitolo 139. Ferrovia del litorale ligure, lire 14,700,000.

La parola spetta all'onorevole Farina.

**FARINA LUIGI.** Desidero fare una raccomandazione all'onorevole ministro, senza però domandare danaro.

Anzi io lodo il signor ministro per avere sollecitato i lavori di questa ferrovia. Ma io credo che lo stesso si deve preoccupare non solo di stipulare i contratti, ma di fare in modo che siano eseguiti.

Io non entro a narrare la storia dolorosa della ferrovia ligure, ma dico solamente che, se andiamo di questo passo, passeranno ancora otto o dieci anni prima che i viaggiatori possano venire a Roma per quella strada. Si sono fatti contratti con persone che non sanno, non vogliono e non possono lavorare; che non hanno i mezzi per pagare i lavoranti. Ed io che sono stato sul luogo e che posseggo molte deliberazioni dei Consigli comunali di quei paesi, so che le cose vanno talmente male che lasciano dubitare che una strada che tanto interessa alla nazione debba ritardare molto. Il ministro trovi se le cose sono, come se i contratti non fossero fatti, poichè non si lavora e si studia il modo di creare liti al Governo.

Io ho creduto mio dovere di avvertire di questo l'onorevole ministro, onde prenda quelle deliberazioni che reputerà del caso perchè i suoi ordini siano eseguiti. Vedo che la stessa Commissione del bilancio ha dubitato dell'esecuzione di questi contratti nel termine stabilito. Il dubbio della Commissione per me è certezza, se non vi entra energicamente il Governo.

Non mi dilungo di più per non tediare la Camera, e sono persuaso che l'onorevole ministro prenderà nota delle mie osservazioni e raccomandazioni, e provvederà perchè il desiderio di tutta la nazione per avere questo tronco di ferrovia sia alfine appagato, e si tolgano pure i sospetti che influenze anche di società straniere lo ritardino.

**PRESIDENTE.** L'onorevole D'Aste ha facoltà di parlare.

**D'ASTE.** A proposito della ferrovia del litorale ligure, io debbo rinnovare calde istanze all'onorevole ministro, onde vengano finalmente ultimati i lavori detti di finimento della linea di ponente, perchè possa essere attivato il servizio delle merci a piccola velocità che tuttavia manca in diverse delle sue importanti stazioni, come, per esempio, a Pietra Ligure ed altre che ometto di annoverare per brevità.

Volevo poi fare una raccomandazione analoga a quella fatta dall'onorevole Farina, affinchè non si cessi di provvedere a che sulla linea di levante si lavori in modo da terminare le opere intermedie tosto che saranno ultimate le due grandi gallerie, per evi are che si abbiano, anche da questa parte, a soffrire ritardi non giustificati.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 139. Ferrovia del litorale ligure, lire 14,700,000.

« Capitolo 140. Costruzione della stazione di Venezia (Terza rata di rimborso alla società ferroviaria dell'Alta Italia), lire 462,963.

« Capitolo 141. Acquisto dalla società delle ferrovie romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia (Quinta e sesta rata del prezzo d'acquisto), lire 10,564,407.

« Capitolo 141 *bis*. Liquidazioni di conti e transazioni di liti fra il Governo e la società delle ferrovie romane fino a tutto giugno 1868, lire 3,663,059.

« Capitolo 141 *ter*. Pagamenti da farsi per conto della società delle ferrovie romane all'impresa Fiocca e De Rosa, costruttrice della linea San Severino-Solofra, lire 11,000.

« Capitolo 141 *quater*. Restituzione alla società delle ferrovie romane per altrettante pagate all'amministrazione dei telegrafi in dipendenza di spese fatte sulla linea da Ancona al confine già pontificio, lire 2400.

« Capitolo 142. Costruzione della ferrovia da Savona a Br e da Cairo ad Acqui, lire 10,939,327.

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

**RATTAZZI** Domando la parola.

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

**RATTAZZI.** Mi duole di dovere intrattenere per pochi istanti la Camera, ma siccome non ho mai parlato sopra questo bilancio, e non parlo d'altronde nè pel mio campanile, nè pel mio collegio, nè per la mia provincia, ma parlo per l'interesse generale, io spero che la Camera vorrà essere indulgente verso di me.

Io desidero raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la presentazione di un progetto per la costruzione di tre tronchi di ferrovia, nello scopo che questa costruzione possa conseguirsi e colle somme che si sono già offerte dalle provincie e dai comuni interessati più direttamente e col concorso dello Stato. Intendo, signori, di accennare ai tronchi: 1° Treviso-Belluno; 2° Mestre-Castelfranco-Bassano; 3° Chioggia-Adria-Rovigo.

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di avvertire che, sebbene nell'ordine del giorno deposto dall'onorevole Alvisi e da me sul banco della Presidenza, e di cui gli fu data comunicazione, si parli di prolungamento di codeste linee, e si accenni anche alternativamente ad altre, tuttavia la proposta precisa e formale è ristretta ai tre tronchi che ho testè indicati.

Ora, o signori, non è necessaria una lunga dimostrazione, e basta avere una qualche cognizione di quei luoghi per tosto comprendere che codeste tre linee sono importantissime, ed assolutamente indispensabili: 1° per mettere le provincie venete in comunica-

zione fra loro, e con Venezia; 2° per avvicinare Venezia e le provincie stesse alla capitale del regno; 3° e finalmente per agevolare le comunicazioni di tutta la penisola colla Germania per la via del Brennero.

I progetti per la loro costruzione sono tutti allestiti e vennero già trasmessi al Ministero dei lavori pubblici. I comuni e le provincie che vi hanno un più diretto interesse si sono già colle loro deliberazioni sottomessi a concorrere per cospicue somme, le quali oltrepassano la metà della somma che potrebbe questa costruzione richiedere. La spesa necessaria per siffatta costruzione, secondo i calcoli che si fecero, dietro studi accurati ed esattissimi, non può eccedere il capitale di 20 o 21 milioni al massimo; per la qual cosa, il sussidio che dovrebbe prestarsi dalle finanze non può ascendere ad una somma di grande considerazione.

Premesse queste circostanze, egli è a mio avviso evidente che, anche senza tener conto dei vantaggi economici ed internazionali, che ridonderanno allo Stato pel fatto di quella costruzione, e che toccherò brevemente, egli ha pure un grande e diretto interesse finanziario di agevolare una simile opera, e troverà in questo interesse un compenso assai più largo del sacrificio che potrà costargli il sussidio cui fosse per concedere.

Mi fermo tosto sopra questo compenso, perchè vedo presentel'onorevole ministro delle finanze. Mi dorrebbe che egli, impensierito per la condizione in cui si trovano le finanze, sorgesse tosto a fare opposizione solo perchè si tratterebbe di concorrere in qualche parte della spesa. No, egli non deve punto sgomentarsi per questo pensiero. Egli deve riflettere che la tenue somma, la quale sarà esposta per quest'oggetto dall'erario nazionale, tornerà assai più largamente utile alle finanze per due considerazioni. La prima sta in ciò, che cesserebbe la spesa di concorso dello Stato per la manutenzione di alcune strade che attualmente sono considerate nazionali. È noto infatti che queste strade, le quali, come nazionali, sono mantenute a carico dello Stato, cessano di essere tali tostochè divengono parallele a linee di strade ferrate. Pel fatto della costruzione delle ferrovie, queste strade passando nella categoria di strade provinciali, le finanze si trovano così perfettamente liberate da qualsiasi peso per la loro manutenzione.

Ora è evidente, ed il ministro dei lavori pubblici lo sa meglio di me, che quando saranno costrutti i tre tronchi, dei quali si discorre, molte strade, le quali attraversano attualmente le provincie venete e sono considerate nazionali, verranno poste fra le strade provinciali; perciò è incontestabile il vantaggio che sotto questo aspetto sarà per ritrarre il bilancio nazionale.

L'altra considerazione che non deve sfuggire alla mente dell'onorevole ministro delle finanze si è che, colla costruzione di questi tronchi ferroviari, viene grandemente aumentato il prodotto delle ferrovie me-

ridionali. Ora, siccome lo Stato corrisponde una garanzia molto grave alle stesse ferrovie, quanto maggiore sarà questo prodotto, tanto minore sarà la spesa che le finanze dovranno sopportare per la garanzia medesima.

Vede quindi l'onorevole ministro che il concorso, il quale dovrebbe prestare a questa costruzione, sarebbe largamente compensato. Ma a parte questi riflessi, che sono di ordine strettamente finanziario, chi non vede quali e quanto grandi siano i benefizi che lo Stato potrà conseguire dal compimento di quelle linee che si propongono nell'ordine del giorno, di cui raccomando alla Camera l'approvazione?

Non parlo della giustizia di mettere le venete provincie nella condizione in cui sono, non dico le provincie meridionali, ma quasi tutte le altre delle provincie settentrionali d'Italia; non ne parlo, quantunque sia anche questa una considerazione gravissima che il Governo non dovrebbe giammai dimenticare. Accennerò solo al lato economico ed internazionale, e pregherò il Ministero di rivolgere a codesti interessi la più seria e grande attenzione, dolente, come sono, che le condizioni in cui si trova la Camera non mi consentano di svolgere più ampiamente sotto questo aspetto la questione.

Chi invero non comprende quali e quanto importanti saranno i benefizi economici ed internazionali che si conseguiranno, se il regno d'Italia si troverà posto in più diretta e più facile comunicazione colla Germania? Potranno così con essa, e soprattutto colla parte meridionale, meglio svolgersi, ed agevolarsi quelle relazioni commerciali che già esistono, e che l'interesse delle due nazioni consiglia.

Ma non voglio, nè posso dilungarmi più oltre sopra questo argomento, nella strettezza del tempo; mi basta l'averlo toccato, e spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà far buon viso alla mia preghiera, ed accoglierà l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare unitamente al mio collega l'onorevole Alvisi.

**BONFADINI.** Io mi sento in debito di ringraziare l'autorevole intromissione dell'onorevole deputato Rattazzi, il quale ha patrocinato con molto valore una linea, della quale io pure sento la grande importanza, ed è la linea Chioggia-Adria-Rovigo. Certo le ragioni che io potrei addurre in favore di questa linea sono tanto inferiori a quelle che ha addotte l'onorevole Rattazzi, e soprattutto la mia competenza a parlarne è tanto minore della sua, che non spero di poter ottenere dal Ministero più di quanto io spero che otterrà l'onorevole Rattazzi.

*Voci a sinistra.* Questo poi no

**BONFADINI.** Solamente vorrei pregare l'onorevole deputato Rattazzi, giacchè si è mostrato giustamente così tenero di questa linea, di volersi mostrare ugualmente tenero di un'altra, la quale ora soltanto mi viene

sulle labbra, dappoichè ho sentito che uno fra gli argomenti svolti dall'onorevole Rattazzi è stato di parificare quelle provincie a tutte le altre, eccettuate le Meridionali, dell'Italia. Ora io debbo ricordare all'onorevole Rattazzi che quando queste linee, come egli ed io desideriamo, fossero costrutte, vi è pure nell'Alta Italia un'unica provincia la quale resterebbe priva di ferrovia, ed è la provincia di Sondrio.

Io spero adunque che l'onorevole Rattazzi, il quale si è mostrato così largo, e così desideroso di quella giustizia che io pure vorrei vedere adottata dal Ministero in quistioni di ferrovie, non si opporrà a che nello stesso ordine del giorno venga raccomandato al ministro di mettere anche quell'unica provincia dell'Alta Italia che resta senza ferrovie, nella stessa condizione delle altre, mediante un tronco da Sondrio a Recco.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Coll'ordine del giorno che ha presentato, l'onorevole Rattazzi propone nientemeno (mi permetta che io glielo osservi), che la costruzione di 369 a 400 chilometri di strada che comprenderebbero anche un passaggio delle Alpi, passaggio che, per quanto io abbia indagato, non mi consta che alcuno mai abbia studiato, e per cui si arriverebbe a Toblach.

**MALDINI.** Non è quello.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Se alla linea che propone l'onorevole Rattazzi si aggiunge poi l'altra raccomandata dall'onorevole Bonfadini, questi 400 chilometri arriveranno a forse più che 450 chilometri.

Io pregherei l'onorevole Rattazzi di osservare che il Ministero crede che queste linee, specialmente così ridotte come egli le riduce alla sola parte piana, siano molto importanti come strade secondarie. I progetti delle medesime sono già stati presentati al Ministero, e saranno trasmessi alla Commissione insieme a molte altre domande per linee di simile natura. Noi abbiamo promesso che presenteremo un progetto di legge per le strade secondarie: sarà allora il caso di ragionare di queste linee.

Frattanto però da parte del Ministero dichiaro, che per riguardo a queste ed altre consimili linee, quando si riconoscono utili, altro non si fa che eccitare le località interessate a raccogliere la maggior possibile quantità di mezzi, e questi mezzi raccolti ci servono di criterio per vedere quale aiuto il Governo debba concedere. Noi abbiamo l'intendimento di presentare esplicite proposte alla Camera, e certamente bisognerà venire davanti ad essa per domandare i fondi che occorrono per siffatti concorsi. Allora sarà il tempo di deliberare sulle presentate proposte.

Promettendo all'onorevole Rattazzi di prendere da parte mia le indicate linee in considerazione, al pari di varie altre, per cui sono state già presentate domande al Ministero, lo pregherei di voler ritirare il suo ordine del giorno.

**RATTAZZI.** Prima di tutto, mi permetta l'onorevole

ministro dei lavori pubblici che io rettifico la sua asserzione, cioè che l'ordine del giorno si riferisce alla costruzione di 391 chilometri di ferrovia. Forse sarebbe questo il numero dei chilometri, quando la linea da Treviso a Belluno dovesse spingersi sino a Folbak, e quando inoltre tutte le altre linee alternative proposte dovessero contemporaneamente costruirsi. Ma questo non è nè il senso nè lo scopo dell'ordine del giorno. Rispetto al prolungamento della linea da Belluno a Folbak, esso non è chiesto che *possibilmente*. E per le altre linee essendosi le medesime indicate solo in termini alternativi, è chiaro che, se una viene scelta, non occorre più provvedere per le altre. Fatta questa avvertenza, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, se rivolgerà il suo esame agli studi ed ai calcoli che si fecero, potrà agevolmente persuadersi che non si tratterà di 391 chilometri nè di una spesa enorme, come egli suppone, ma di linee molto più brevi, e la cui costruzione non può eccedere la somma complessiva, che ho accennata, di 20 o 21 milioni.

Vengo ora alla considerazione principale, che fu adottata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alla mia proposta, nello scopo di aggiornarne l'accettazione. Egli dichiarò essere sua intenzione di limitarsi per ora ad eccitare i comuni e le provincie che desiderano promuovere la costruzione di qualche tronco di ferrovia nel loro territorio a presentare offerte per una somma colla quale si possa procedere a siffatta costruzione. Or bene: questo sistema può essere in genere applicato a quei tronchi di ferrovia pei quali queste offerte non esistessero, e nessun studio si fosse ancora eseguito.

Ma, mi si permetta il dirlo, non può in guisa alcuna applicarsi ai tronchi che sono proposti nell'ordine del giorno di cui si tratta. Per i tronchi stessi, come già mi occorre avvertire, le offerte di concorso e gli studi sono già fatti compiuti: codeste linee quindi si trovano in una condizione differente da quelle cui l'onorevole ministro nella sua risposta accenna di voler provvedere e si rendono perfettamente inutili gli eccitamenti che egli intende di fare ai comuni ed alle provincie. Aggiungo poi che, se si dovesse rigorosamente ammettere l'idea espressa dall'onorevole ministro, vale a dire che si debba attendere il giudizio di quella Commissione, cui egli ha alluso, prima che si possano prendere in considerazione i tronchi di ferrovia dei quali io parlo, converrebbe conchiudere che per molti e molti anni non sarebbe più possibile costruire in tutto il territorio del regno d'Italia un solo chilometro di ferrovia.

La Commissione, alla quale egli ha accennato (si noti bene) non ha punto per mandato di provvedere, approvando, o proponendo progetti per la costruzione di questa o di quella linea, ma ha unicamente il mandato, a tenore della legge del 1870, di formulare un



progetto di massima per indicare quali siano le condizioni sotto le quali il Governo presterà qualche concorso nella costruzione delle linee ferrate secondarie. Così essendo, chi non s'avvede, che se si volesse seguire questo sistema, onde prendere un definitivo provvedimento anche intorno a codesti tre tronchi, noi saremmo costretti ad attendere almeno otto o dieci anni prima che la loro costruzione possa essere approvata? Invero prima di tutto quella Commissione, a tenore della legge, non ha l'obbligo di presentare il suo progetto di massima, salvochè in tutto il 1873, nè v'ha speranza che possa essere terminato prima. In secondo luogo, quando questo progetto di massima sarà ordinato, dovrà essere presentato al Parlamento, discutersi, ed approvarsi, e l'onorevole ministro converrà meco, che non potrà essere nè così pronta, nè così facile una simile approvazione, essendo palese che sorgeranno intorno a quel progetto le più vive, e le più gravi discussioni, a fronte principalmente delle difficoltà seriissime, che non possono a meno d'incontrarsi quando si vogliono stabilire *a priori*, ed in genere, certe massime e certi criterii che debbano servir di norma al Governo onde concorrere unitamente ai comuni ed alle provincie alla costruzione di qualche tronco di ferrovia. Se quindi non vogliamo farci illusioni, conviene ritenere, che prima che quel progetto sia discusso ed approvato nei due rami del Parlamento, e possa così raggiungere la sanzione legislativa, si richiederanno almeno altri due o tre anni.

Ma questo non basta ancora. Quando sarà pubblicata quella legge, che deve in massima determinare le condizioni pel concorso del Governo, sarà poi necessario che il Governo tratti colle varie provincie e coi comuni per la costruzione di quei tronchi che si propongono e dagli uni e dalle altre, esami se questi tronchi si trovano oppure no in quelle condizioni, le quali saranno a senso della legge prescritte per il suo concorso, deliberi sino a qual punto dovrà questo concorso prestarsi; e dopo tutti questi esami, queste deliberazioni, e queste negoziazioni, se l'accordo potrà formarsi tra Governo, comuni e provincie, si dovrà finalmente presentare un progetto di legge parziale espressamente per ottenere approvata dal Parlamento quella particolare costruzione di ferrovia.

Se dunque, lo ripeto, si potessero respingere tutte le concessioni di qualsiasi tronco solo perchè si sta attendendo quel progetto di legge di cui l'onorevole ministro ci ha fatto cenno, sarebbe forza rassegnarsi a che non si ponga mano alla costruzione di qualsiasi ferrovia secondaria almeno pel corso di sei o sette anni.

Ora a me non pare che possano le provincie ed i comuni essere ridotti a questa condizione, di non poter provvedere ai loro interessi colla concessione di linee che sono importanti e che grandemente ad essi premono. E che loro premano le ferrovie lo prova il

fatto delle offerte da loro fatte di sopportare una grandissima parte della somma che la spesa della loro costruzione richiede.

Io amo pertanto sperare che con quelle sue considerazioni generali l'onorevole ministro non ha punto inteso di farne una speciale applicazione ai tre tronchi dei quali io parlo; perchè veramente i medesimi si trovano in una condizione cui le considerazioni stesse non sono punto applicabili, e perchè d'altra parte ciò non potrebbe conciliarsi colla grande utilità e convenienza della loro pronta ed immediata costruzione, utilità e convenienza che, mi piace il dichiararlo, ha dovuto egli stesso riconoscere. Se pertanto è questo il senso nel quale egli ha inteso promettere di prenderli in considerazione, io allora non ho difficoltà di limitarmi a prendere atto della sua promessa; ma, se volesse rimandarle a quella discussione generale, ossia a tempo indeterminato, allora io sarei obbligato di pregare la Camera affinchè si voglia pronunziare, ed accettare l'ordine del giorno proposto.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È naturale che quelle linee le quali hanno già assicurato il concorso degli interessati siano preferite. Nel Ministero si tiene di ciò un conto speciale, allo scopo di dar posto, per così dire, a ciascuna linea secondo i fondi di cui dispone.

**MAIORANA-CALATABIANO.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dirò all'onorevole Maiorana che chiese la parola, che in questa condizione ve ne sono molte altre. Io ho moltissime domande per linee le quali tutte quasi presentano le stesse condizioni.

Fra queste, quelle le quali hanno fondi disponibili più rilevanti, e che per conseguenza sono suffragate da maggiore efficacia di propositi da parte degli interessati, saranno certo preferite. In questo novero si presenteranno, non dubito, quelle delle quali parlava l'onorevole Rattazzi.

**RATTAZZI.** Prendo atto di questa dichiarazione dell'onorevole ministro, e ritiro la mia proposta.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ma ora trattiamo del capitolo che discorre della traversata di Mantova...

**MAIORANA-CALATABIANO.** Io vorrei...

**PRESIDENTE.** Se la discussione ha da continuare, la parola spetta prima all'onorevole Bonfadini.

**BONFADINI.** Veggo che non mi era ingannato nel fare una enorme differenza tra l'influenza di cui gode l'onorevole Rattazzi e la mia, perchè, mentre l'onorevole ministro, con quella larga benignità che lo distingue, ha preso in considerazione la domanda dell'onorevole Rattazzi, avrebbe potuto prender pure in considerazione la mia che è nelle stesse condizioni.

Posso assicurare l'onorevole ministro che gli stessi titoli che vanta la linea patrocinata dall'onorevole Rattazzi li vanta la linea patrocinata da me.

Sondrio ha votato 1,200,000 lire, e il progetto e già

pervenuto al Ministero; quindi io non so vedere nessuna ragione per cui quella medesima lodevole deferenza che il signor ministro mostra per altre linee, non la mostri anche per quella di cui io ho parlato e che è sussidiata dai comuni e dalle provincie.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi scusi l'onorevole Bonfadini, ma qui non è mica questione di deferenza; risposi all'onorevole Rattazzi perchè l'onorevole Rattazzi aveva fatto proposte a vantaggio di più linee. Dichiaro nel senso più generale che, se avessi ad usare alcuna deferenza, l'avrei egualmente per le proposte dell'onorevole Bonfadini, come per quelle dell'onorevole Rattazzi. Quanto ho detto per gli onorevoli Rattazzi e Bonfadini varrà egualmente per tutte le molte domande pervenute al Ministero (*Interruzioni*), che cioè le provincie, i comuni ed i corpi morali, che concorrono maggiormente, si troveranno posti in condizione migliore per ottenere sussidi dallo Stato.

**MAIORANA-CALATABIANO.** Il signor ministro vorrebbe togliermi il disturbo di parlare affermando anticipatamente che accetta la mia raccomandazione. Ma mi permetta pure che mi spieghi.

Le parole dell'onorevole ministro, me lo perdoni, sono tutte belle e buone risposte generali, ma io sono in dovere di dirigerli una domanda sopra la linea di Caltagirone per la quale fu dato permesso all'egregio ingegnere governativo cavaliere Alessandro Mantese di intraprendere gli studi. Quella linea che, partendo da...

**PRESIDENTE.** Aspetti che si parli delle ferrovie calabro-sicule, colle quali non ha alcuna attinenza questo capitolo relativo al tratto Modena-Mantova.

**MAIORANA-CALATABIANO.** È questione di massima.

**PRESIDENTE.** Ma non vi è rapporto possibile.

**MAIORANA-CALATABIANO.** Ma fu il ministro dei lavori pubblici che volle affermare una massima e anticipatamente comprenderci la linea di cui non avevo ancor parlato. Mi perdoni dunque l'onorevole presidente: farò una semplice domanda. Per altro il signor presidente ha veduto, come ha veduto la Camera, che, benchè io sia membro della Commissione generale del bilancio, non ho menomamente interloquito sulle varie questioni fin qui sollevatesi. Tollererò dunque la mia interrogazione che ha qui il suo posto.

**PRESIDENTE.** Non è il caso.

**MAIORANA-CALATABIANO.** Dirò dunque che il comune di Caltagirone e molti altri comuni, tra i quali Scordia, Militello, Vizzini, Granmichele, hanno preparato un consorzio nel fine di ottenere la costruzione della linea ferroviaria che, partendo da Valsavoia avrebbe termine a Caltagirone e lascierebbe l'addentellato per la continuazione per Piazza a Caltanissetta. Ebbene quel consorzio fin d'ora ha promesso il concorso nella spesa per una somma di circa 3 milioni.

Gli studi fatti con tutta accuratezza da un ingegnere governativo, sono stati ultimati; fra breve saranno presentati al Ministero.

Ora io prego il ministro di sapermi dire se, appena saranno giunti gli studi nel suo ufficio, egli si darà la pena di verificarli, affinchè, rivelando la linea delle condizioni di speciale utilità, avendo promesso i municipi di sobbarcarsi a gravi sacrifici, e attendendosi da altri comuni e dalle provincie ulteriori mezzi, sia disposto dal canto suo il Governo a concorrere seriamente nella spesa, e, verificati colla maggiore sollecitudine gli studi, presentare alla Camera un apposito progetto di legge.

Io confido che il Ministero non attenderà i generali progetti di sistemazione di tutte le strade, ma che al contrario farà per la linea Valsavoia-Caltagirone quanto vivamente gli raccomando.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È mio dovere di fare esaminare dalle Commissioni tutti i progetti che giungono al Ministero.

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

« Capitolo 143 bis. Costruzione della strada ferrata da Asciano a Grosseto, lire 2,311,532.

« Capitolo 144. Costruzione delle strade ferrate calabro-sicule, lire 28,000,000. »

L'onorevole Vollarò ha facoltà di parlare.

**VOLLARÒ.** Domando alla Camera se vuole che io parli o vuole che io non esamini questo capitolo. Se la Camera è stanca, anzichè fare un discorso a interruzioni, preferisco di non farlo; se la Camera vuol sentirmi, io sono ai suoi ordini.

*Voci.* Parli! parli!

*Una voce.* Ma non c'è bisogno che parli.

**VOLLARÒ.** La società delle calabro-sicule, società che si chiamava una volta *Vittorio Emanuele*, poi si chiamò *Charles-Laffitte*, poi *Parent Saken (Ilarità)*, poi *Charles-Vitali-Picard*, ed in ultimo *Vitali-Picard-Charles*, ottimi e comodi spostamenti (*Nuova ilarità*), benchè seppellita, vive ancora, perchè, avendo fatto una convenzione nel 1870, cotesta convenzione nel 1872 ancora non è eseguita, e porta seco molte questioni e molte discussioni.

Noi abbiamo per le Calabro-sicule lavori intrapresi dal Governo.

Le mie osservazioni concernono quindi lo stato anteriore, cioè lavori non eseguiti dall'ex-*Vittorio Emanuele* o chi per essa e posteriore a cotesti lavori.

Parlerò prima di quanto antecede la legge, che la Camera ha votata nel 28 agosto 1870, cioè a dire della convenzione del 31 agosto 1868. Per questa convenzione, nella quale molto lavorò l'onorevole mio amico Lacava, molte utili riforme furono introdotte ai primitivi patti del capitolato, ed è dovuto alla solerzia di quella Commissione se fu meno male.

La concessionaria assunse certi obblighi che tuttora non sono eseguiti, obblighi che hanno protratta l'apertura di certe sezioni per le quali, al 1872, nella mia

sola provincia si doveva andare da Reggio ad Assi di un sol tratto.

Qui s'impegnò una grave discussione. Il Governo voi sapete che, per far bene, ha istituito una sezione strade ferrate; potere che ha nella provincia molte diramazioni rette da ingegneri direttori, cui assistono molti ingegneri di seconda classe, chiamati sotto-commissari, molti aiutanti, molti guardiani, insomma un personale ragguardevole. Questo personale, seguendo quel tale impulso, di quel tal potere superiore, di cui ho parlato più volte, fa che nulla sia eseguito; si manda, si ritorna, ed il tempo passa; le riparazioni urgenti non si fanno e nella stagione invernale le opere rovinano.

Nel 1871 le piene portarono via il tronco Lazzaro a Bianconovo; nel 1872 la piena dei torrenti straboccò e portò via la sezione Bianconovo-Siderno, cosicchè oggi non si viaggia nella mia provincia che da Reggio a Bianconovo: poscia pausa sino a Siderno. Ricomincia la linea aperta sino a Roccella; ma finita ed esercibile da Roccella ad Assi, ma non aperta, perchè interrotta dalla mancanza del tratto Bianconovo-Siderno.

Questo stato di cose ha dato luogo ad una nuova convenzione, che potete leggere nella pregevole relazione dell'onorevole Depretis, e che consta di vari e ragguardevoli articoli. In questa convenzione si fanno pure degli appalti.

Ma per qual ragione, onorevole ministro, ogni anno le piene portano via ora un tronco, ora un altro di questa linea? Bisogna che ci sia un vizio di concezione od un vizio di esecuzione nei lavori. Ora, io dico, che quando una linea è male intrapresa, anzichè ripararla, è meglio rifarla. Quando si costruisce una linea, non si deve badare alla miseria di qualche migliaio di lire di più o di meno per chilometro.

Ora, non ostante che i terreni per cui passa la strada, essendo demaniali, perchè arenili ed entro i 60 metri dalla riva che si appartengono allo Stato, non davano luogo a spese d'acquisto, avete disposto in modo da far passare la ferrovia a dieci metri soltanto dal punto dove battono in tempi ordinari le acque del mare. Questa strada essendo sul versante ionico della nostra penisola, ha davanti a sè il mare d'Africa, e quando il vento del Sud soffia, le acque, i marosi si innalzano sino a quindici o venti metri, e voi avete la vostra linea dalla parte di mare costantemente battuta dalle onde, e presto o tardi intieramente sarà distrutta.

Avete voi pensato a questo? Potevate farlo quando si facevano i progetti, potevate farlo passare a 25 o a 30 metri dalla riva. Di più voi ci avete una linea parallela, che è quella provinciale, voi avete gli immensi corsi di acqua che vanno nell'Ionio; e che cosa arriva?

Nell'inverno i nostri torrenti danno piene che durano pochi momenti, ma fanno stragi, alluvioni e ro-

vine. Le acque fanno presa contro il rilevato della strada provinciale, la strada provinciale non ha aditi bastanti allo smaltimento delle acque torrenziali; queste rimontano sino a che, superati gli argini della provinciale, si precipitano contro il sollevato, s'abbattono contro l'argine della ferrovia che diventa un secondo riparo od ostacolo, che moltiplica la resistenza e la caduta, e finiscono per distruggerla. Dall'altra parte le acque del mare vi battono contro, imperocchè in quei luoghi quando arrivano le tempeste, arrivano anche le piogge, perchè sempre è il vento di Sud che le porta, e ne nasce che la ferrovia calabro-sicula nella provincia di Reggio, per il cattivo tracciato come fu ideato, proposto e fatto eseguire, e pella linea dove l'avete fatto passare, è sbattuta egualmente dalle acque dei torrenti, e dai flutti del mare.

Che cosa ne avviene? Ne avviene che il Governo, poichè per la convenzione ultima ha voluto lasciare la questione impregiudicata, il Governo deve decidersi... *(Interruzioni)*

FINZI. Ai voti! ai voti!

VOLLARO. Se l'onorevole Finzi vuol andare ai voti...

FINZI. Sì, io desidero che si vada ai voti, perchè questa è una questione che non è del momento.

VOLLARO. Dunque questo sistema vuol essere cambiato, perchè non fate che spendere e spendere inutilmente. Voi dovete guardare se nel riparare non vi conviene piuttosto rifare oggi per non aver poi da rifar da capo in seguito. Io debbo dirvi ancora che, relativamente a questi tronchi, voi dovete usare maggior diligenza, e se nei tracciati siete stati in disaccordo con gli assuntori, definite una volta. Tutto questo concerne i lavori del 1868.

Onorevole ministro quando io interpellai l'onorevole Gadda, nel novembre 1870, io lo pregai che egli tenesse un diverso sistema nel fare i tronchi; io lo pregai di eseguire i tronchi che erano lungo la linea Reggio-Taranto, avendo noi bisogno di essere rilegati. Quando i tronchi della linea Reggio-Taranto fossero effettuati, allora poi mano mano si dessè luogo a quei tronchi che, partendo da Eboli, debbono arrivare al Basento. Diceva questo perchè la linea Reggio-Taranto era utile, perchè da Reggio all'estremo della provincia era costruita. Egualmente da Taranto a Cariati. Mancavano soli 130 chilometri circa delle sezioni-Cariati-Cirò, Cirò-Cotrone, Cotrone-Roccabernarda, detto Catanzaro, detto Soverato, detto Assi. Se voi aveste fatto questi chilometri, oramai saremmo già riuniti al resto del mondo.

Sì, signori, le nostre raccomandazioni non hanno apportato nessun frutto. Voi continuaste da Potenza a spingervi verso il Basento e non avete voluto fare quello che era utile. Ma, dacchè avanzano 30 milioni nelle casse, giacchè prima della fine dell'esercizio ne avrete altri venti, che fanno cinquanta, e 130 chilometri da costruire, col sistema dei vostri appalti

non costano neanche tanto, pei ribassi ottenuti; vi prego, signor ministro, compite una volta i nostri desiderii, uniteci all'Italia; appresso poi al resto provvederemo.

Dopo questa raccomandazione, ho finito. Vedo che la Camera è impaziente; è inutile, quando essa vuol votare, che si cerchi di impedirle, la mia voce non arriverebbe a persuaderla.

Quindi io, avendo molte cose a dire, mi riservo di rappresentarle in un memoriale all'onorevole ministro dei lavori pubblici. *(Bene!)*

**PRESIDENTE.** Ora la parola spetterebbe all'onorevole Borruso.

**PRESIDENTE.** Ora la parola spetterebbe all'onorevole Borruso.

**BORRUSO.** Vi rinunzio. *(Bene!)*

**PRESIDENTE.** Poi spetterebbe all'onorevole Lacava.

**LACAVA.** Vi rinunzio. *(Bene!)*

**PRESIDENTE.** Onorevole Larussa.

**LARUSSA.** Una semplice dichiarazione.

Attesa l'ora tarda, e la posizione eccezionale della Camera, che trovasi in seduta dalle 9 antimeridiane, rinunzio a parlare.

Mi riservo nondimeno di trattare economicamente col ministro dei lavori pubblici, onde sollecitarlo a stabilire subito le aste pel tronco Cotrone-Roccabernarda, ed a fare compire gli studi dell'ultimo tronco Roccabernarda-Cotrone.

Così solo si vedrà verificato quanto l'onorevole ministro ha detto nel suo discorso, di essere, cioè, a buon punto i lavori delle ferrovie calabro-sicule, quando consta in fatto che in provincia di Catanzaro avvi una interruzione di circa 60 chilometri nella linea concessa sul suo territorio.

**MAROLDA-PETILLI.** L'onorevole Depretis vi diceva l'altro giorno che la linea più interessante nelle ferrovie calabro-sicule è quella che da Eboli per Potenza e la valle del Basento va al Ionio, ed io soggiungo che lessa ne è l'arteria vitale e quella che darà vita a tutta a rete delle calabro-sicule, animando paesi ubertosi e fertili contrade.

Essa fu divisa in lotti, e ne ignoro il numero; taluni di essi, credo cinque o sei, furono appaltati, i loro lavori vanno molto a rilento e particolarmente non sono spinti con la debita alacrità quelli del tronco da Eboli a Centursi. Ma a me preme far conoscere al signor ministro che si è commesso, secondo me, un grave errore.

Si sono concessi dei lotti nei quali non ci sono gallerie, mentre si doveva concedere il lotto più interessante di tutti, quale è quello che da Romagnano va a Muro-Lucano che costituisce il valico degli Appennini.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non ci sono gallerie.

**MAROLDA-PETILLI.** Perdoni, onorevole ministro, che

non vi sia una lunga galleria io lo posso ammettere perchè in quel punto un burrone si presta a fare piccoli trafori, ma sono ben molti e vi sono assai difficili costruzioni. Io sono di quei luoghi, e posso assicurarla, che quel punto è veramente il valico degli Appennini di quella linea. Ed intanto cosa è avvenuto per questo lotto?...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non si sono nemmeno compiuti gli studi.

**MAROLDA PETILLI.** *(Conversazioni)* Eppure è interessantissimo, giacchè, non eseguendosi, voi non potrete ricongiungere le vostre strade, che ora costruite verso il Tirreno e verso il Ionio, e voglio augurarmi che le mie siano false previsioni. Del resto, questo metodo di costruire prima trafori e viadotti dei lotti ordinari, non è certamente di mia invenzione, ma è vostra; così sicuramente faceste pel Moncenisio dove la galleria fu costruita prima delle congiunzioni di Modane e di Bardonecchia, così faceste nella ferrovia ligure, così farete, e farete bene, nella linea Parma Spezia. Pregando dunque di far presto studiare e concedere immantinenti alla costruzione il tronco da Romagnano a Muro-Lucano, io vi esorto a fare opera savia e prudente, degna della vostra amministrazione.

Se quando saranno compiuti il signor ministro osserverà quegli studi, vedrà che io ho ragione a chiamare quel tronco il valico degli Appennini ed apprenderà quale è la lunghezza delle sue gallerie e la difficoltà dei lavori che vi si devono eseguire.

Io prego quindi l'onorevole ministro a voler fare eseguire, al più presto, gli studi necessari di quel tronco perchè sia compiuto contemporaneamente agli altri meno difficoltosi, e possa così la strada aprirsi tutta all'esercizio, senza che vi sia necessità di attendere che siano compiute le gallerie ed i lavori, dei quali io parlo.

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

**CAPONE.** Viste le condizioni della Camera, rinunzio alla parola; noto soltanto che voleva fare avvertire all'onorevole ministro dei lavori pubblici come nel discorso da lui pronunziato nella discussione generale cadde in una dimenticanza, o per lo meno in un inesattezza allorchè disse della ferrovia da San Severino ad Avellino. Ora pur troppo non è più tempo di discutere l'argomento; quindi mi riservo riprenderlo più opportunamente nella discussione del bilancio di prima previsione pel venturo esercizio.

**BRESCIA-MORRA.** Vista la ragionevole impazienza della Camera, mi limito a raccomandare al signor ministro dei lavori pubblici di affrettare i lavori della ferrovia da Laura ad Avellino per Solofra, e fare in modo che siano spese in quest'anno le lire 700,000 stanziati in bilancio.

Lo prego pure di voler esaminare gli studi presentati dalla società per la ubicazione della stazione di Avellino, e non perder di vista che la stessa deve es-

sere posta in prossimità della città. In quanto al proseguimento della linea verso Benevento, mi riservo parlare quando discuteremo il bilancio di prima previsione del 1873.

**PRESIDENTE.** « Capitolo 144. Costruzione delle strade ferrate calabro-sicule, lire 28,000,000.

« Capitolo 144 *bis*. Concorso dello Stato nella spesa occorrente per le esperienze da farsi su di un tratto di strada, fra il confine Italiano e Lanslebourg, del sistema funicolare inventato dall'ingegnere Agudio, lire 300,000.

« Capitolo 144 *ter*. Eseguitamento di lavori ferroviari nelle provincie venete, lire 376,190. »

Questo capitolo è trasportato, non esiste.

« Capitolo 144 *quater*. Ferrovia San Severino Avellino, lire 7,450.

« Capitolo 144 *quinquies*. Tronco San Niccolò-Piacenza, lire 11,150.

« Capitolo 144 *sexies*. Ferrovia Napoli Ceprano, lire 20,000.

« Capitolo 144 *septies*. Ferrovia Sarno-San Severino, lire 10,000.

« Capitolo 144 *octies*. Spesa a saldo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dello Stato nelle antiche provincie, cedute alla società dell'Alta Italia in forza della legge 14 maggio 1865 (*trasportato al 1873*).

« Capitolo 144 *novies*. Ferrovie calabro-sicule - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e Compagnia, giusta gli articoli 3 e 14 della legge 31 agosto 1868, n° 4587, lire 2,653,388.

« Capitolo 144 *decies*. Ferrovie calabro-sicule - Pagamento a saldo del residuo dovuto all'impresa Vitali, Charles, Picard e Compagnia, sul fondo delle anticipazioni in Buoni del Tesoro, a senso dell'articolo 10 della convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 21 agosto 1868, n° 4587 (*soppresso*).

« Capitolo 144 *undecies*. Concorso del Governo per la costruzione della ferrovia Monza-Calolzio (*per memoria*).

« Capitolo 144 *duodecies*. Tronco Moretta-Rigoroso, lire 120.

« Capitolo 144 *terdecies*. Continuazione dei lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, 700,000 lire.

« Capitolo 145. Conferenza telegrafica internazionale, lire 13,391.

« Capitolo 146. Riordinamento e miglioramento della rete telegrafica, lire 1,009,495.

« *Capitoli aggiunti per residui 1871 e retro non aventi riferimento a quelli iscritti nello stato di prima previsione pel 1872. — Spese comuni e generali.* — Capitolo 147. Trasporto della capitale da Firenze a Roma - Indennità agli impiegati dell'amministrazione centrale - Spese per acquisto e adattamento di mobili ed altre accessorie, lire 186,605.

« Capitolo 148. Trasporto della capitale da Torino a Firenze - Lavori, lire 32,842.

« Capitolo 149. Monumento alla memoria del magnanimo Re Carlo Alberto in Torino, lire 28,910.

« Capitolo 150. Adattamento del locale di San Filippo in Torino per uso del Ministero dei lavori pubblici, lire 10,925.

« *Strade.* — Capitolo 151. Strada nazionale del Sempione, n° VI - Ristauro del ponte sul Toce alla Masone (Novara), lire 2360.

« Capitolo 152. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, n° IX - Sistemazione del tronco nel circondario di Torino, lire 10,100.

« Capitolo 153. Strada nazionale del Monginevra, n° XII - Riforma di tratti saltuari, lire 12,850.

« Capitolo 154. Strada nazionale del Monginevra, n° XII - Trasporto di un tratto fuori dell'abitato di Chiomonte (Torino), lire 1500.

« Capitolo 156. Strada nazionale dello Stelvio, n° III - Sistemazione al passo della Porrettina (Sondrio), lire 3730.

« Capitolo 157. Strada nazionale dello Spluga - Costruzione di un paravalanghe nella valle di Codera - Saldo dei lavori, lire 1975 69.

« Capitolo 158. Strada nazionale da Genova e Piacenza per Bobbio, n° XX - Ricostruzione del ponte sul torrente Bobbio (Pavia), lire 4310.

« Capitolo 159. Strada nazionale alle miniere carbonifere di Montemassi (Grosseto), lire 5320.

« Capitolo 160. Strada nazionale Bellunese, n° XLVIII - Sistemazione della riva di Pezze a San Gabriele presso Busche, lire 3780.

« Capitolo 161. Strada nazionale Pontebbana, n° LI - Costruzione di scogliere e riparazione di muri di sponda lungo il torrente Fella ed il fiume Tagliamento (Udine), lire 1527.

« Capitolo 163. Strada nazionale di Alemagna, n° XLVII - Ricostruzione del ponte sul Piave a Capo di Ponte nelle Alpi (Belluno), lire 30,440.

« Capitolo 164. Strada nazionale Tirolese o di canal di Brenta, n° XLV - Allargamento del tratto a San Marino presso San Lorenzo, lire 6330.

« Capitolo 165. Strada di Alemagna, n° XLVII - Sistemazione delle pendici franose verso Ampezzo (Belluno), lire 720.

« Capitolo 166. Strada nazionale del litorale da Genova al confine francese, n° XVIII - Costruzione dei ponti sui passi a guado (Genova e Porto-Maurizio), lire 6935.

« Capitolo 167. Strada nazionale del litorale da Genova al confine francese, n° XVIII - Costruzione di un ponte sul torrente Roi presso Ventimiglia, lire 43,950.

« Capitolo 168. Strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, n° VII - Compimento della linea fino al confine svizzero fra Cannobio ed il torrente Valmara (Novara), lire 27,120.

« Capitolo 170. Strada nazionale da Pavia al Mantovano - Costruzione di un ponte di chiatte sul Po fra Viadana e Brescello, lire 6394.

« Capitolo 171. Strada nazionale di Valle Pregallia - Costruzione della strada da Chiavenna al confine svizzero verso Castasegna (Sondrio), lire 1290.

« Capitolo 172. Riparazioni urgenti alle strade nazionali per guasti occasionati dalle alluvioni del 1868 (Emilia, Lombardia e Piemonte), lire 61,020.

« Capitolo 173. Strada nazionale da Firenze a Forlì, n° XXVII - Ricostruzione di un tratto presso la rupe Pantera (Firenze), lire 122.

« Capitolo 174. Resti passivi del 1861 e precedenti per le provincie napoletane, lire 5860.

« *Acque.* — Capitolo 175. Naviglio grande di Milano - Costruzione di un argine sulla sponda sinistra del Ticino, lire 12,000.

« Capitolo 176. Canale Martesana e fossa interna di Milano - Pavimentazione del fondo del canale nel tronco tra il ponte di Colombiolo e Cernusco, lire 18,000.

« Capitolo 177. Canale-naviglio di Modena - Costruzione di tre idrometri, l'uno ai mulini nuovi, il secondo ad Albereto, il terzo a Bastiglia, lire 2400.

« Capitolo 178. Canale Bussè in provincia di Verona - Rinnovazione della parte del sostegno a conca sul naviglio alla Bragadina, lire 8500.

« Capitolo 179. Fiume Po - provincia di Piacenza - Costruzione di un magazzino idraulico in un punto centrale da determinarsi, lire 16,000.

« Capitolo 180. Fiume Po - Parma - Costruzione di due idrometri, l'uno a Zibello, l'altro a Cattaro, lire 3000.

« Capitolo 181. Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di Sabbioneta, lire 16,000.

« Capitolo 182. Torrente Parma - provincia di Parma - Costruzione di cinque idrometri lungo il torrente, tre a sinistra e due a destra, lire 1500.

« Capitolo 183. Torrente Enza - provincia di Parma - Impianto di due idrometri, l'uno a Desenzano l'altro a Coenza, lire 600.

« Capitolo 184. Fiume Secchia in provincia di Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di San Benedetto, lire 16,000.

« Capitolo 185. Fiume Sile in provincia di Venezia - Costruzione di un magazzino idraulico a Cava Zuccherina, lire 15,000.

« Capitolo 186. Fiume Tevere - Roma - Lavori straordinari per la navigazione, lire 27,700. »

È presente l'onorevole Cerroti?

(Non è presente.)

BRUNET. Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di far conoscere gli studi che si sono fatti dalla Commissione relativamente al Tevere. Questa è una questione così importante, che non conviene che sia

trattata a porte chiuse. Questi studi debbono essere di pubblica ragione.

PRESIDENTE. « Capitolo 187. Fiume Po - Ferrara - Costruzione di una coronella in Guardia Ferrarese, di fronte ai tre froldi uniti dell'argine destro detti Antonelli, Nugarolo e San Guglielmo, ed altra coronella detta di Capo d'argine, lire 20,800.

« Capitolo 188. Fiume Tagliamento - Sistemazione e ritiro d'argine ai Biasimi (Udine), saldo di lavori, lire 654 78.

« Capitolo 189. Fiume Reno - Ferrara - Costruzione di una stalla e rimessa per gli alloggiamenti idraulici di Argenta e Sant'Alberto, lire 2426.

« Capitolo 191. Canale demaniale irrigatorio carrarese - Massa - Ricostruzione di un tratto del canale lungo il torrente Carrione, lire 4000.

« Capitolo 192. Canale demaniale di San Pietro - Modena - Costruzione di un torna-canale, lire 4800.

« *Porti, spiagge e fari.* — Capitolo 193. Porto di Brindisi di 1ª classe - Grande restaurazione del porto, lire 209,856.

« Capitolo 194. Porto di Ortona di 3ª classe - Prolungamento del molo, lire 36,649.

« Capitolo 195. Porto di Palermo di 1ª classe - Prolungamento del molo, lire 12,910.

« Capitolo 196. Fari all'isola di Pianosa e della Formica Maggiore di Montecristo - Costruzione di un quartiere per abitazione dei fanalisti, ed opere di consolidamento, lire 10,00.

« Capitolo 197. Nuovi fari del litorale napoletano, cioè a Capo Palinuro, Capo Colonna in Bari, San Cataldo, San Vito e Capo Miseno, lire 16,894.

« Capitolo 198. Porto d'Ancona di 1ª classe - Costruzione del bacino di carenaggio, lire 3737.

« Capitolo 200. Porto di Genova di 1ª classe - Ulteriore prolungamento del molo nuovo per altri 300 metri, lire 6304.

« Capitolo 201. Porto di Siracusa di 3ª classe - Costruzioni di scali di alaggio e banchina, lire 7457.

« *Ferrovie.* — Capitolo 202. Traforo del Moncenisio - Legge 14 agosto 1857, n° 311, serie 2ª, lire 1,298,777.

« Capitolo 203. Pagamenti a farsi per conto della società delle ferrovie romane ai signori Incontri, Paratoner e Nannoni per depositi fatti a loro favore come proprietari espropriati della linea aretina, lire 1150.

« Capitolo 204. Differenza fra la spesa e la rendita derivante dall'esercizio delle ferrovie calabro-sicule dal 1° settembre 1868 al 31 dicembre 1869, lire 17,885.

« Capitolo 205. Indennità alla scaduta società della ferrovia aretina, lire 84,650. »

Riepilogo generale del bilancio della spesa occorrente pei lavori pubblici:

Parte ordinaria, lire 47,302,355.



Parte straordinaria, lire 119,479,048 67.

Totale, lire 166,781,403 67.

Chi approva questa somma totale del bilancio dei lavori pubblici è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

**DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DELL'ENTRATA E DELLA SPESA.**

**PRESIDENTE.** Ora si passerà alla discussione del progetto di legge per approvazione dei bilanci di definitiva previsione dell'entrata e della spesa per l'anno 1872. (V. *Stampato* n° 86 A)

Prima però debbo comunicare alla Camera due domande d'interrogazione.

La prima è stata presentata dall'onorevole Cordova, il quale « chiede d'interrogare i ministri dell'interno e delle finanze sul bisogno di un provvedimento che garantisca gli agricoltori dalle sevizie dei mugnai. »

L'altra è degli onorevoli Englen e Carducci, i quali domandano d'interrogare il signor ministro delle finanze sulla determinazione, presa dalla Banca Nazionale, di sospendere tutti gli sconti sulle piazze di Roma, di Firenze e Livorno.

Prego l'onorevole ministro di finanze a dichiarare se e quando intenda di rispondere a queste interrogazioni.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Veramente la Camera ha deliberato di rinviare le interpellanze dopo che fossero votati i bilanci. Io non ho capito bene il tenore della prima interrogazione; ma, quanto alla seconda, mi pare che essa si connetta con uno degli articoli della legge che ci sta dinanzi, cioè con quello con cui il Governo domanda di ritirare dalla Banca la somma di 80 milioni.

Quindi intorno alla seconda interrogazione, non ho difficoltà di dichiarare all'onorevole Englen che il fatto, del quale egli ha parlato, preoccupa grandemente il Governo, e che anzi sto aspettando con grande impazienza la votazione di queste leggi onde recarmi personalmente a Firenze col mio collega il ministro di agricoltura e commercio, o con un suo delegato, per vedere sul luogo quali provvedimenti occorra prendere.

In genere, io credo che questi stabilimenti debbano osservare lealmente la legge del cambio, cioè a dire tenere gli sportelli aperti davvero, e non un pochino socchiusi, come avviene talora. Ciò quanto alla Banca Toscana.

Quanto alla Banca Romana abbiamo già fatto un passo più innanzi. A termini d'una disposizione vigente, d'accordo col mio collega il ministro d'agricoltura e commercio, abbiamo nominato una Commis-

sione, la quale ha il diritto di provvedere alla limitazione della circolazione cartacea.

Questi ragguagli generali basteranno, spero, per soddisfare l'onorevole Englen, e persuaderlo che il Governo prende nella più grande considerazione la questione, onde evitare i seri danni che potrebbero in caso diverso derivare al paese.

**ENGLÉN.** Io credo di avere renduto un gran servizio al ministro delle finanze col dargli occasione di far sentire nel Parlamento delle parole le quali calmassero la gran commozione prodotta nel paese dal fatto della Banca Nazionale.

Egli dice però essere necessaria la sua andata personale a Firenze per conoscere gl'inconvenienti. Parmi che questi si possano scorgere da lontano da tutti, e specialmente da un ministro di finanze. È inutile poi che io svolga questa interrogazione, dappoichè il signor ministro ha dichiarato che essa si lega strettamente alla discussione del bilancio generale dell'entrata.

Quindi io su questa questione prego la Camera di permettermi brevi parole nella discussione del bilancio dell'entrata.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Poichè si è cominciato, sarebbe meglio finirla.

**LAZZARO.** Non si può fare come interpellanza.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** La consideriamo come una discussione.

**PRESIDENTE.** Permetta, onorevole ministro; l'onorevole Englen è iscritto sulla discussione generale del progetto di legge di approvazione del bilancio dell'entrata, ed io non posso togliergli la parola.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Non capisco la discussione generale su questo progetto di legge.

*Voci.* È un progetto come un altro.

**ENGLÉN.** Ritiro la mia interrogazione per parlare all'articolo 3.

**PRESIDENTE.** Osservo al signor ministro che è un progetto come un altro, ed io non posso impedire la discussione generale.

Si passa dunque alla discussione del progetto di legge per l'approvazione dei bilanci di definitiva previsione dell'entrata e della spesa per l'anno 1872.

La discussione generale è aperta.

L'onorevole Englen ha facoltà di parlare.

**ENGLÉN.** Io comprendo il fastidio da cui in questo momento è affetta la Camera; basterebbe a provarlo la necessità in cui si trova ogni deputato, prima di prendere la parola, a protestare che egli sarà brevissimo. Alla mia volta farò anche io questa dichiarazione e dirò dunque pochissime parole, meno di quante sarebbero indispensabili per un così grave argomento; e mi limiterò a far rilevare alla Camera ed al Ministero un caso già verificato degli effetti della nuova emissione di carta, effetti preveduti da me precipuamente, e da altri miei colleghi.

La Camera conosce la dispettosa determinazione presa dalla Banca Nazionale di sospendere tutti gli sconti sulle piazze di Firenze, Livorno e Roma.

Ognuno intende quanto siffatta improvvisa misura sia pregiudizievole al commercio ed anche alla circolazione della carta.

Io non esiterei a qualificare quest'atto della Banca Nazionale come un atto insurrezionale.

Il pretesto e fino a un certo punto anche la ragione di questo fatto è che la Banca Nazionale alla scadenza dei suoi effetti sulla piazza di Roma, Firenze e Livorno li vede pagati con carta non sua, carta che gl'istituti rispettivi si negano di cambiare.

Io di ciò non sono punto sorpreso, poichè da una parte conosco la condotta e la pretesa della Banca Nazionale di non soffrire che altra carta possa fare concorrenza alla sua.

D'altra parte, questo è un effetto dell'aumento di emissione della carta moneta, come inutilmente noi avevamo preveduto, ed è un effetto necessario derivante dalla inconvertibilità concessa ad alcun istituto e negata agli altri, e dall'aver voluto limitare il corso legale di altri istituti al solo ambito delle rispettive provincie. Da ciò segue che quegli istituti i quali hanno il privilegio della inconvertibilità ne abusano; quelli che non l'hanno, cercano prenderselo di fatto.

Così in quest'affare il torto è della Banca Nazionale, della Banca Toscana e della Banca Romana. La Banca Nazionale poteva benissimo prestarsi a ricevere in pagamento la carta della Banca Toscana per rimetterla in circolazione. È vero che non è decoroso non è conveniente per un istituto di credito il mettere in circolazione la carta di altri istituti, perchè ciò produce discredito alla carta propria. E però io potrei spiegare ed anche scusare se il Banco di Napoli od altro, avesse tenuto questa condotta. Ma la Banca Nazionale la quale avendo il corso forzoso non può temere il discredito della sua carta poteva benissimo riceversi in pagamento la carta delle altre Banche e poteva rimetterla in circolazione, come anche versarla nelle casse del Governo.

Ma, in nessun modo le era permesso di sospendere la più importante delle operazioni di un istituto di credito quale è quella dello sconto. Se la Banca Nazionale ha ottenuto e stabilite le sue sedi, ha l'obbligo in esse di disimpegnare tutti i carichi e bisogni commerciali, e quando rinuncia di adempirvi che si allontanano pure da quelle sedi e lasci liberi gli altri istituti senza intralciarne le operazioni.

Io diceva che il torto è anche della Banca Toscana, poichè la Banca Toscana per legge non ha la inconvertibilità, ed essa vorrebbe interpretare quella legge come se la inconvertibilità le fosse concessa. Quindi il suo torto di essersi negata al cambio o di non averlo potuto fare, per essersi posta nella illegale posizione di una soverchia emissione di carta.

Finalmente il torto è anche della Banca Romana, la quale, per colpa del Governo, ha avuto una eccezionale inconvertibilità, ed essa ne ha abusato fino ad esagerarne l'emissione in una proporzione smodata alla piccola provincia romana, mentre credo che si avvicini ai 35 milioni.

Da questa condotta delle Banche e dalle gare fra esse derivano tutti gli inconvenienti che io già dinotai altra volta alla Camera, fra cui il principale è che con aver negata l'inconvertibilità agli altri istituti e aver dato loro solo il corso legale limitatamente alle rispettive provincie, noi abbiamo abolita la moneta regionale, ed abbiamo stabilito la carta regionale, in guisa che colui che passa da una provincia in un'altra è costretto a pagare il cambio e barattare la carta. Questo inconveniente poi diviene intollerabile in Roma, dove non è possibile non ricevere carta della Banca Romana, e dopo averla ricevuta, non è possibile disfar-sene senza fare dei sacrifici.

E qui mi piace constatare che in tutti questi abusi, il solo Banco di Napoli come quello di Sicilia, fedele ai propri impegni e sommerso alle dure condizioni impostegli, non si è mai negato al cambio della sua carta, nè ha creato alcuna difficoltà nè ai privati, nè al commercio, nè al Governo, nè alla stessa Banca Nazionale.

Io dunque domando al signor ministro quali provvedimenti egli abbia presi, o sia per prendere, senza bisogno di andare a Firenze, per evitare i danni provenienti dalla inconsulta determinazione della Banca Nazionale, ed in questa occasione non posso far a meno di ripetere al ministro per la terza volta la mia antica preghiera, che se egli vuol far cessare veramente questi inconvenienti una volta per sempre, deve estendere proporzionatamente la inconvertibilità della carta a tutti gli istituti di credito. Che se pure abbia per ciò bisogno di studi, vorrà almeno per ora non negare di estendere il corso legale delle altre Banche pur fuori delle loro rispettive provincie.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Sarò brevissimo, seguendo l'esempio datomi dall'onorevole Englen.

Anzitutto mi compiaccio d'associarmi a lui negli elogi fatti al Banco di Napoli ed al Banco di Sicilia. Questi Banchi seppero regolarsi in guisa da fare sempre onore al cambio dei loro biglietti.

Intanto nella questione sollevata dall'onorevole Englen non voglio entrare a vedere chi abbia torto e chi abbia ragione. Credo però che ci sia stata un'esagerazione che chiamerò artificiale (ed in questo abbiamo un po' di colpa anche noi) nella circolazione tanto della Banca Romana quanto della Banca Toscana. Ne è quindi avvenuto che la carta di questi stabilimenti ha rifluito nella Banca Nazionale e nel Banco di Napoli.

Forse l'onorevole Englen non lo sa, ma anche il Banco di Napoli ha dovuto prendere, credo, ieri la determinazione di rifiutare lo sconto sulle piazze dove

circola la carta della Banca Romana. Ciò del resto era a prevedersi.

Infatti quando la Banca Nazionale, ad esempio, continua a ricevere carta della Banca Romana e della Banca Toscana, questa carta si va agglomerando nelle sue casse in una quantità enorme, e ne viene una condizione di cose che si traduce in una circolazione a beneficio della Banca Romana e a danno della Banca Nazionale. L'unico rimedio a quest'inconveniente consiste nell'osservare lealmente il cambio, come hanno fatto il Banco di Sicilia ed il Banco di Napoli, perchè quando il detentore d'una carta è sicuro di poterla cambiare, non ne deriva danno di sorta.

Quanto ai rimedi, l'onorevole Englen che s'intende di queste cose capisce benissimo che non ci si può provvedere in un attimo.

Per parte mia, e del mio collega dobbiamo dire che partiamo dal punto di vista che si debba osservare proprio la prescrizione del cambio, ed osservarla lealmente, ma che non possiamo pronunciarci sul modo con cui ci si arriverà senza aver prima preso conto della questione.

Ho già detto che per la Banca Romana abbiamo nominato una Commissione con incarico di procedere alla limitazione della circolazione cartacea.

Quanto alla Banca Toscana ho aggiunto che ci proponevamo io ed un delegato del Ministero di agricoltura e commercio di recarci a Firenze, e là, sul luogo, prendere cognizione dei fatti e provvedere al modo di arrivare il più presto a riattivare il cambio.

Da queste mie dichiarazioni vorrei che l'onorevole Englen si persuadesse che per parte nostra pensiamo seriamente al modo di risolvere questa grave questione.

Non credo però questo il momento opportuno di entrare in discussione sopra i diversi sistemi o dell'inconvertibilità, o del corso legale di tutti i biglietti perchè io gli potrei dimostrare che con questa misura gli inconvenienti si accrescerebbero non solo, ma potrebbero anche diventare permanenti, mentre per me il caso presente non è che un'anormalità dovuta ad una circolazione artificiale.

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

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

(È appoggiata.)

**LAZZARO.** Domando la parola contro la chiusura.

Io sono molto meravigliato... (Oh! oh! *a destra*)

È inutile che facciano *oh! oh!*; non mi fanno nè caldo nè freddo.

Io sono molto meravigliato che appena aperta la discussione generale della legge definitiva del bilancio la si voglia chiudere in presenza di otto, dieci, quindici urne; questo è uno scandalo. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Lazzaro, io lo invito a non pronunziare parole che sarebbero riprovevoli verso i suoi colleghi.

**LAZZARO.** Onorevole presidente, mi lasci dire, io trovo che quando la presentazione delle urne è fatta precedentemente, essa non è che una pressione sugli oratori onde non parlino.

**PRESIDENTE.** Questo rimprovero ella lo dirige a me, ma non è meritato. Perciò mi permetta di osservarle che questo non è che il bilancio riassuntivo di tutti i bilanci, e che su questi ebbero già luogo lunghe discussioni. Ella ha troppo senno per comprendere che non è il caso di ricominciarla.

**LAZZARO.** Il signor presidente, mi scusi: quando l'onorevole Sella si maravigliava che avesse accordata la parola all'onorevole Englen, che cosa ha risposto al ministro egli stesso? Si tratta di un progetto di legge ed io non posso negare a ciascun deputato di prendere la parola; ed ha risposto benissimo.

Intanto, prima che cominciasse la discussione di questo progetto di legge si sono messe le urne ed io riconfermo il mio giudizio che questa è una pressione (*Rumori a destra*), sì una pressione poco conveniente, che si fa. (*Mormorio*) È un sistema deplorabile (*Interruzione*), onorevole Massari.

**MASSARI.** Domando la parola per la chiusura.

**LAZZARO.** Voi parlerete per la chiusura, ma io non cesserò dal dire che la posizione delle urne esercitò una pressione sconveniente sull'animo di coloro che forse credevano di poter prendere la parola.

Quando infatti un deputato solo, l'onorevole Englen, in modo incidentale ha preso la parola e, prima che gli altri possano averla, il vedere a porre le urne ha prodotto in me il concetto che si vuole esercitare una morale pressione sull'animo di coloro i quali volessero parlare.

Io potrei dire che in risposta a tal procedere piuttosto si potrebbe adottare qualche altra misura, ma il momento in ora non lo credo opportuno; perciò mi limito solamente a protestare contro questo fatto.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Prego l'onorevole Lazzaro di considerare se realmente quello che si fa, possa essere qualificato come uno sfregio al Parlamento.

Come, signori! Dopo aver avuto durante venti o trenta sedute una discussione generale ad ogni bilancio la più ampia, il mettere ora in votazione la legge la quale non è se non il riepilogo delle discussioni e delle votazioni fatte, può dirsi uno sfregio al Parlamento, una pressione, un sistema deplorabile?

Ci rifletta onorevole Lazzaro...

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

**MINISTRO PER LE FINANZE...** ci rifletta onorevole Lazzaro e vedrà egli stesso, almeno lo spero, che non merita la nostra condotta di essere qualificata in questa maniera.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lazzaro ha la parola per un fatto personale.

**LAZZARO.** L'onorevole Sella poteva risparmiare i suoi consigli, se li tenga per lui; io non ne ho bisogno.

*Voci a destra.* Oh! oh!

**LAZZARO.** Egli crede che sia rispettare il decoro del Parlamento facendo come si è fatto; io la penso diversamente. Imperocchè io creda che sia rispettare il decoro del Parlamento facendo tutto all'opposto di quello che si è fatto fino ad ora, col sistema che sin qui si è adottato, e per me non è rispettare il decoro del Parlamento quando vedo portare le urne proprio al momento in cui si apre la discussione di un progetto di legge. (*Esclamazioni a destra*)

Epperò io protesto contro questo sistema e mantengo tutto quello che ho detto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Massari ha la parola.

**MASSARI.** Ho chiesto la parola per far riflettere all'onorevole Lazzaro che durante tutta la mia vita avendo avuto occasioni di resistere a molte pressioni, troverà naturale che mi rassegni anche all'innocentissima pressione che esercita la vista di quelle urne. (*ilarità*) Del rimanente, mi perdoni l'onorevole Lazzaro, non è permesso il dire ad un'assemblea che ha consacrato con tanta alacrità e con tanta solerzia una lunga serie di tornate a fare un esame approfondito, forse di là del bisogno, dei bilanci rettificati del 1872, non è permesso di dire che si voglia strozzare la discussione, che non si pensi al decoro.

Queste sono frasi, che oramai dovrebbero essere passate di moda, e mi duole che l'onorevole Lazzaro venga qui a ripeterle.

Del resto, c'è una circostanza attenuante, la quale giustifica l'onorevole Lazzaro.

L'onorevole Lazzaro è stato assente un pezzo, è tornato solo ieri, e quindi è scusabile se ignora quello che si è fatto. (*Applausi fragorosi a destra — ilarità*)

**LAZZARO.** Io prego l'onorevole Massari di ripetere le ultime parole che ha dette, perchè lo assicuro sul mio onore che non le ho udite. Mi faccia il piacere di ripeterle, perchè allora soltanto sarò in grado di rispondere.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la chiusura...

**LAZZARO.** Onorevole presidente, io ho diritto di rispondere...

**MASSARI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Massari ha detto che ella probabilmente oggi si trovava in una condizione diversa da quella in cui versiamo noi tutti. E ciò è naturale: noi siamo rimasti qui costantemente; ella invece è stata assente per qualche giorno (*ilarità*), ed era tornato soltanto questa mattina.

**LAZZARO.** Bene, risponderò...

**MASSARI.** Ho preso la difesa dell'onorevole Lazzaro. (*Si ride*)

**LAZZARO.** L'onorevole Massari crede di avere raggiunto lo scopo quando desta l'ilarità della Camera; non è questo il mio scopo.

L'onorevole Massari sa che quando io sono assente

dal Parlamento, gli è soltanto per gravi ragioni di salute. (*Rumori a destra*)

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**LAZZARO.** Mi sono assentato appena tre o quattro giorni, non per lungo tempo, come è piaciuto asserire all'onorevole Massari; e, lo ripeto, per gravi motivi di salute; ma, essendo ritornato stamattina, non ero ignaro di ciò che si era fatto nella Camera, ed è per ciò che ho creduto di protestare contro questo sistema.

Prego poi l'onorevole Massari di serbare per altre occasioni, per altri momenti e per altri individui i suoi frizzi, che io tengo in quel conto che credo debbano essere tenuti.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la chiusura.

(È approvata.)

« Art. 1. Il Governo del Re riscuoterà le entrate ordinarie e straordinarie dello Stato, previste definitivamente per l'anno 1872, giusta la tabella A, annessa alla presente legge, e provvederà allo smaltimento dei generi di privativa, in conformità alle tariffe in vigore. »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

« Art. 2. La spesa del regno per l'anno 1872 è definitivamente approvata nella somma di lire un miliardo cinquecento quarant'otto milioni trecento trentacinque mila ventidue e centesimi sessantuno, ripartitamente fra i diversi Ministeri e distintamente per capitoli, secondo la tabella B annessa alla presente legge. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 3. È fatta facoltà al Governo del Re di ritirare nell'anno 1872 dalla Banca Nazionale nel regno d'Italia la somma di lire ottanta milioni in conto del mutuo di trecento milioni di lire, approvato coll'articolo 1 dell'allegato A alla legge 19 aprile 1872, numero 759.

« Questa somma sarà iscritta nel bilancio d'entrata al capitolo 67 d. »

Il Ministero propone 90 milioni invece di 80.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** La Camera sa che il Governo domandava e la Commissione del bilancio assentiva la facoltà di ritirare dalla Banca Nazionale la somma di 80 milioni in considerazione di tutto ciò che formava argomento del bilancio sia come entrata, sia come spesa.

La Camera sa altresì come sieno stati presentati nel frattempo parecchi progetti di legge per spese straordinarie e per aumenti di spese, i quali non poterono ancora essere introdotti nel bilancio per la semplice ragione che, se furono approvati dalla Camera per alzata e seduta, non sono ancora tutti votati alle urne, ed in tutti i casi non furono votati ancora dall'altro ramo del Parlamento.

Di queste leggi ho dato comunicazione alla Commissione del bilancio, ed ora credo bene farne qui

l'enumerazione. È inteso che qui si parla di tutto quanto deve pagarsi nel 1872:

Indennità d'alloggio agl'impiegati civili residenti in Roma, 500,000 lire;

Anticipazione alla provincia di Ferrara, 2 milioni di lire;

Stabilimento di laboratori nell'Università di Roma (a pagarsi nel 1872), 100,000 lire;

Opere di beneficenza per i comuni del Ferrarese danneggiati dalle inondazioni del Po e del Ticino, 200,000 lire;

Convenzioni marittime, 877,000 lire;

Bonificazione del fiume Piccolo a Brindisi, 181,900 lire;

Spese straordinarie per riparare i danni cagionati dalle piene del Po e del Ticino, 2,350,000 lire;

Spesa per l'istruzione degli uomini di prima categoria delle classi del 1870 e 1871, non incorporate nell'esercito, e per acquisto di nuovi materiali (fatta la differenza tra la somma pagata dalla cassa militare e ciò che si deve spendere), 5 milioni di lire;

Spese straordinarie per la difesa del golfo della Spezia, 1,200,000 lire;

Totale lire 12,408,900.

Ora, in considerazione di questi 12 milioni di spese che per le ragioni dette non potevano comprendersi in bilancio nè entrare negli apprezzamenti della Commissione e del Ministero, e presumendo, come ho tutta la ragione di presumere, che la Camera voti i progetti di legge alle urne, come li votò per alzata e seduta, e che li voti parimente l'altro ramo del Parlamento, devo naturalmente preoccuparmi del modo di potervi far fronte.

Domando per conseguenza che il credito di 80 milioni aperto per quest'anno sulla Banca Nazionale sia portato a 90 milioni, avvertendo che chiedo appena 10 milioni di più, mentre rilevano a 12 le nuove e maggiori spese che sono state votate con leggi speciali.

**BRESCIA-MORRA.** Io sono il meno competente in questa materia, ma mi permetta la Camera che manifesti l'impressione che ricevo da questa domanda del ministro delle finanze.

In primo luogo io non trovo per nulla conveniente questo sistema che si è preso, di venire all'ultima ora, quando siamo tutti impazienti di andar via, a presentarci un progetto di legge... (*Rumori — No! no!*)

Domando scusa, è un progetto di legge. Ma sia pure un'introduzione di altre spese nel bilancio, che cosa votiamo noi? Noi votiamo dei fondi per taluni oggetti contemplati in alcune leggi che non abbiamo ancora votate! Ma si presume, dirà il ministro delle finanze, si presume che le voteremo. Ma si può anche presumere che non si votino. Ora io mi rivolgo alla Commissione del bilancio perchè mi dilucidi questo dubbio, e mi dica se questo sia un sistema regolare, se questo sia un sistema da seguirsi.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Se mi permette l'onorevole Brescia-Morra, la mia domanda è proprio una questione aritmetica.

Considerate le entrate e le spese, che figurano nella legge del bilancio, si vede che bisognano... (*Interruzioni a sinistra*)

Ma qui non facciamo della metafisica, o signori.

La Camera ha già votato alcuni di questi progetti di legge. Anzi quello relativo all'istruzione degli uomini di prima categoria delle classi 1870-71 e che importa la più grave spesa, è già stato votato alle urne, ed ora è legge dello Stato. Le altre spese sono state approvate per alzata e seduta, e sono qui pronte le urne per lo scrutinio segreto. Evidentemente, se esse sono approvate, le finanze devono essere in condizione di potervi provvedere.

Ora dove si trovano i mezzi? Volete voi votare delle spese per otto o dieci milioni senza dare alle finanze i mezzi di provvedervi.

**RATTAZZI.** Io comprendo la difficoltà della posizione in cui si trova il ministro delle finanze; ma non è men vero che, per concedere questa maggiore somma di dieci milioni di carta, noi dovremmo ritenere già come definitivamente votati ed approvati tutti quei progetti di legge che sanzionano la spesa maggiore che vi corrisponde. Ora codesti progetti furono bensì approvati per alzata e seduta, ma non possono ancora considerarsi come definitivamente approvati, perchè loro manca la prova della squittinio segreto. E se fossero in questa prova respinti? (*Movimenti*) Io credo che non lo saranno; aggiungerò anche che non lo desidero, e spero che ciò non avvenga; ma, costituzionalmente parlando, questo può succedere. Or bene, come potremo noi convenientemente sin d'ora votare l'aumento dei dieci milioni, quando potrebbe ancora verificarsi il caso che di questo aumento il Governo non abbia punto bisogno, e non l'avrebbe, se quei progetti non ottenessero nello squittinio segreto una votazione favorevole?

Io fo, signori, quest'avvertenza anche nell'intento di notare la sconvenienza grandissima che s'incontra nel fatto che si presenta in questo momento, il fatto cioè che si debba procedere alla votazione per squittinio segreto di diciassette progetti di legge in una volta sola...

**PRESIDENTE.** Ha ragione!

**RATTAZZI...** sconvenienza che, a parer mio, è anche contraria allo spirito dello Statuto, perchè non è dopo molti giorni, anzi dopo qualche mese che i progetti furono discussi e votati per alzata e seduta, che si vengono a presentare tutti alla votazione in uno stesso giorno ed in una stessa ora. È questo un inconveniente assai grave, anche per l'ordine stesso e per la regolarità materiale della votazione...

**PRESIDENTE.** È vero.

**RATTAZZI...** è una sconvenienza che, se venisse più

oltre continuata, recherebbe una dolorosa offesa alle nostre deliberazioni, e ridurrebbe ad una vera finzione il sistema parlamentare. (*Movimenti a destra*) Mi dispiace il dirlo, ma è veramente così. Protesto quindi altamente contro questo procedimento, e confesso che non so rendermi ragione come coloro i quali non hanno preso parte alle discussioni, i quali forse anche ignorano il tenore di questi progetti di legge, possano ora votarli.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Devo anzitutto osservare che, dei dieci milioni, sono già stati votati per legge dai due rami del Parlamento cinque milioni per l'istruzione degli uomini di prima categoria.

Aggiungo poi che la cosa non può correre diversamente. Imperocchè, quando noi abbiamo chiesto ottanta milioni, che ipotesi abbiamo fatto? Abbiamo supposto che il bilancio passivo fosse votato nel modo che è stato presentato.

Siccome però l'altro ramo del Parlamento non si è ancora pronunziato, è evidente che noi qui diamo all'erario i mezzi di provvedere in conformità delle votazioni fatte per alzata e seduta, salvo a vedere il risultato delle urne.

Io capisco l'obbiezione dell'onorevole Rattazzi; ma veggio che in tutti i Parlamenti del mondo, e specialmente in quello che può servire di modello a tutti, le cose procedono appunto in questa maniera.

**RATTAZZI.** Non trova Parlamento del mondo che voti diciassette progetti in un giorno.

**PRESIDENTE.** Onorevole Rattazzi, io non prendo ad esaminare se il sistema che ora adottiamo sia più o meno buono; solamente mi fo lecito di dirle, a scarico della mia responsabilità, che, quante volte un progetto di legge è stato votato, io ho sempre dichiarato che poi in un'altra seduta si sarebbe proceduto allo squittinio segreto, e questa mia dichiarazione non è stata mai contrastata.

L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

**ASPRONI.** Mi permetta la Camera che io dica due parole.

Nell'inverno passato, quando era il tempo utile per il lavoro, avvenivano gli scioperi, ed io reclamava che questo era un danno; che, al sopraggiungere la stagione dei calori, avremmo fatto tutto a precipizio. Questo è un artificio che dura da lustri e che finirà per rendere una derisione il sistema parlamentare. (*Oh! oh!*)

Ora io raccomando alla Commissione del bilancio che usufrutti le vacanze per preparare le relazioni del bilancio preventivo, acciocchè si possa discutere in tempo e non si rinnovi quello che avviene adesso, cioè che si riserva tutto sino al momento per deliberare a precipizio, chiamando gli assenti per telegrafo a votare. Questo è un grave disordine ed un più grave scandalo. Ho finito.

**DEPRETIS.** La mia osservazione è molto semplice. Da che cosa deriva la proposta di un aumento di 10 mi-

lioni col quale la cifra di 80 milioni, somma calcolata dal Ministero nella sua proposta di bilancio, viene portata a novanta? Questo calcolo di 80 milioni è stato fatto sulle cifre del bilancio quali erano state presentate dal Ministero. Ora egli si trova nella necessità di aumentare questa cifra di 10 milioni per i progetti di legge, parte votati già dai due rami del Parlamento, parte in votazione, e che fanno presumere un aumento di pagamenti per dieci milioni di lire. Il conto andrebbe bene. Ma io prego l'onorevole ministro di osservare che nel solo bilancio dei lavori pubblici si è fatta una diminuzione di 11 milioni. La somma di 80 milioni dovrebbe dunque bastare, perchè questa diminuzione fatta sul bilancio dei lavori pubblici compensa la maggior somma delle spese da lui indicate.

Io ho fatto nella Commissione del bilancio osservazioni analoghe a quelle che faceva testè l'onorevole Rattazzi. Sono rimasto in minoranza, e non voglio riprodurle qui. Ma il fatto da me indicato deve saltare agli occhi di tutti: noi abbiamo diminuito le spese di 11 milioni nel solo bilancio dei lavori pubblici; il ministro ci porta la nota di 10 milioni di maggiori spese non comprese nel bilancio: queste somme si compensano, la somma totale del bilancio resta come prima, e voi venite a chiederci un aumento di dieci milioni? La domanda non ha fondamento.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Domando la parola.

*Voci.* No! no!

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Perdonino: è troppo grave quest'obbiezione.

Io non so comprendere il contegno degli oppositori che fanno parte della Commissione del bilancio. Hanno tanto sostenuto che gli 80 milioni non bastavano, ed ora trovano che sono soverchi...

**DEPRETIS.** Si riferisce a me?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** No, parlo in genere.

**DEPRETIS.** Nel genere vi è pure la specie. (*ilarità*)

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Quando io parlava degli 80 milioni per fare il servizio del bilancio, mi riferiva al complesso degli apprezzamenti da me fatti, tanto sulle entrate che sulle spese.

Io l'ho dichiarato nella discussione generale, e mi rincresce che non sia presente l'onorevole Mezzanotte.

Allora io diceva: badate che nella stima delle entrate mi sono tenuto forse un tantino al disotto del vero. La Commissione del bilancio ha creduto che qualche aumento qua e là si poteva presupporre, e in base alle sue presupposizioni ha aumentato le entrate di 4 o 5 milioni.

Quanto alle spese, rammento che, per spiegarmi meglio, io vi aveva tracciato una linea colla mano e vi aveva detto che si doveva stare sempre al di qua di questa linea, senza oltrepassarla mai.

La Commissione del bilancio, e specialmente l'onorevole Depretis, hanno fatto molte osservazioni, dimostrando come si stesse troppo al disotto.



Di tutti questi apprezzamenti però, sia nelle entrate, sia nelle spese, io aveva già tenuto conto, quando ho limitato la mia domanda ad 80 milioni.

Ecco la spiegazione che, a mio avviso, dovrebbe soddisfare anche quelli che coll'onorevole Depretis hanno studiato il bilancio.

Quindi io persisto nella domanda dei 90 milioni.

**LAZZARO.** A domani!

*Una voce.* Ma che domani?

*Moltissime voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Nell'articolo 3, come si è già detto, si deve fare una modificazione; invece di 80 milioni, si deve dire 90.

Metto ai voti questo articolo.

(È approvato.)

Anche all'articolo 4 si deve fare una lieve mutazione; si debbono, cioè, sopprimere le parole « registrati nella tabella dei vari Ministeri alla colonna 7, *Variations ai trasporti.* »

Questo articolo sarebbe così concepito:

« Rimangono convalidati per l'anno 1872 gli aumenti introdotti nei residui passivi le cui somme sono già incluse nelle cifre stanziare all'articolo 2. »

(È approvato.)

Prima di passare alla votazione delle diverse leggi, mi occorre interpellare la Camera se domani intende tenere seduta o di aggiornarsi. (*Movimenti generali*)

**MICELI.** Chiedo di parlare sull'ordine del giorno. (*Moti d'impazienza*)

Ricorderà la Camera che negli scorsi giorni furono presentate parecchie domande di interrogazione al Gabinetto e come il presidente del Consiglio e qualche altro ministro le hanno formalmente accettate, dichiarando però che, attesa la necessità di discutere sollecitamente i bilanci, avrebbero avuto luogo immediatamente dopo la discussione dei medesimi.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Dopo la votazione dei bilanci.

**MICELI.** Ora che si è prossimi alla votazione dei bilanci discussi, io invoco la coscienza di ciascuno dei nostri colleghi, da qualunque lato della Camera essi soggano, e mi rivolgo al sentimento d'onore dello stesso Ministero, se crede che la parola data solennemente in questo recinto debba essere mantenuta.

Io spero che il Ministero non creda conveniente di mancare al proprio dovere, differendo più oltre le interrogazioni ed abusando della posizione in cui ci troviamo; quindi concludo facendo appello all'onore di tutti, affinché la tornata di domani sia destinata alle interrogazioni.

Tutti conoscono la gravità di quella che venne fatta dall'onorevole Mancini, ed io spero non si voglia dare un secondo schiaffo a Napoli, mettendo su quella interrogazione una pietra sepolcrale. (Bene! a sinistra — *Rumori a destra*)

Tutti possono comprendere l'importanza delle inter-

rogazioni che l'onorevole Avezzana ed io abbiamo avuto l'onore di presentare alla Camera, e che furono accettate dai signori ministri, sopra una violazione della libertà della stampa e sopra qualche altra cosa di più grave rilievo.

Voi, signori ministri, avete accettato le interrogazioni; non mancherete alla vostra parola. (Bene! a sinistra)

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

**MANCINI.** Siccome io parlo nel medesimo senso, se mai dal Ministero o dall'altra parte della Camera sorgesse un'opinione diversa nel senso della proroga, preferirei di sentirne le ragioni, affine di poterle esaminare e discutere; altrimenti dovrei prendere la parola due volte.

**LANZA, presidente del Consiglio.** Il Ministero non si oppone che queste interrogazioni vengano svolte nella tornata di domani, se la Camera non deliberi di aggiornarsi.

Non era punto il caso che l'onorevole Miceli a tal uopo facesse appello alla coscienza ed al sentimento d'onore del Ministero; noi rinnoviamo soltanto la domanda che abbiamo iteratamente fatta, che le interrogazioni e le interpellanze non abbiano luogo sin tanto che i bilanci non sieno votati.

Ora, se la Camera dopo la votazione dei medesimi intende ancora di adunarsi, noi non abbiamo difficoltà di rispondere alle interrogazioni che ci venissero mosse. Fatta questa dichiarazione, non debbo tacere che il Ministero non crede che l'interrogazione dell'onorevole Mancini, di cui fece cenno testè l'onorevole Miceli, implichi questioni di tale gravità e di tale urgenza da mettere a repentaglio le libertà nazionali, o da compromettere importanti interessi del paese. Nulladimeno ripeto che il Ministero non si oppone a che domani si ponga all'ordine del giorno anche questa interrogazione.

**MICELI.** Io ricordo che si è stabilito che le interrogazioni avrebbero dovuto farsi appena discussi i bilanci.

*Voci a destra.* Dopo la votazione.

**MICELI.** Io propongo che questa sia differita... (*Rumori a destra*)

*Voci a destra.* No! no!

**MICELI.** (*Con forza*) Se non si ammette questa mia proposta, dovrò dire che questo sarebbe un vero *escamotage*. (*Lunga interruzione a destra*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Miceli, la prego di non usare parole che sono sconvenienti verso la Camera. Essa ha deliberato che le interrogazioni si facessero dopo la votazione dei bilanci.

**BONFADINI.** Senza esaminare le considerazioni testè svolte dall'onorevole Miceli e soprattutto senza entrare in quel dedalo di parole gravi con cui egli ha voluto rappresentare le condizioni della tornata della Ca-

mera, io dirò a lui ed all'onorevole Mancini che per parte mia ed anche di moltissimi, credo, da questo lato della Camera, non ricusiamo che abbia luogo questa interrogazione che deve dirigersi domani al ministro dell'interno (*Segni di assenso a destra*), benchè non la consideriamo sotto un punto di vista così grave che debba impegnare il nostro onore a restar qui. Per conto mio declino qualunque questione d'onore; ma se la conclusione di questo incidente deve essere che domani si tenga seduta, ben volentieri voteremo in questo senso. (*Bene! a sinistra*)

**MANCINI.** Le dichiarazioni del Ministero e quelle che partirono dall'altro lato della Camera escludono l'opportunità di qualunque votazione; non esiste dunque alcuna proposta di aggiornamento della Camera che debba essere assoggettata al suo voto. Si formi dunque senz'altro l'ordine del giorno della seduta di domani, ed in esso saranno stabilite le interrogazioni riservate a cominciar dalla mia.

Nondimeno è a sapersi se l'onorevole presidente del Consiglio siasi bene apposto quando ha tentato declinare su d'altri la responsabilità ed odiosità di un rifiuto, che però, nel mio concetto ed in quello di tutti gli uomini intelligenti, ha assunto nel giorno in cui schivò, con mezzo evasivo, quelle risposte che poteva immediatamente darmi; sì, egli assunse quella responsabilità, ed oggi ha cercato rovesciarla, con una specie di calcolata ingenuità, sopra una parte della Camera. Egli, infatti, dubitò se la Camera o, meglio, la maggioranza, preferisse di aggiornarsi, il che avrebbe potuto significare mancanza di lealtà. (*Oh! oh! — Rumori a destra*)

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** (*Con calore*) Di lealtà? Non è da lei che prendo lezione di lealtà. Credo averne dato esempio prima e più di lei.

**MANCINI.** Consideri bene le mie parole, che mantengo. Ho detto che ella ammetteva col suo linguaggio che vi fosse possibilità in una parte della Camera di mancare di lealtà. Più equi e rispettosi fummo adunque verso l'altra parte della Camera ed io ed il mio collega Miceli; per noi, una volta presa la deliberazione di lasciar luogo alle interrogazioni mie dopo il bilancio, ed assunto così un impegno pubblico e solenne nel seno di quest'Assemblea verso il paese, crederemmo offendere il decoro dell'altra parte della Camera, solamente sospettando che potesse mancarsi di fede, ed eludere le promesse fatte e le nostre aspettative con un improvviso ed ultroneo voto di aggiornamento, che nessun deputato provoca, e che pure al presidente del Consiglio piaceva ritenere possibile.

Fu inoltre dubitato se nelle interrogazioni che debbono farsi sia, oppur no, urgenza e gravità, il che anzi è stato apertamente contestato tanto dal signor ministro, quanto dall'onorevole Bonfadini. Fra le varie interrogazioni da farsi, mi basti rammentarne due, che toccano alle libertà più importanti e sacre per un

paese, quali sono la libertà della stampa e la libertà comunale. Se questi sono vani nomi, se sono parole destinate a baloccare la nazione, allora convengo che non vi ha importanza in queste interrogazioni; ma se rappresentano garanzie serie e preziose, e costituiscono un pegno di sicurezza inviolabile pei diritti di tutti i cittadini, per l'ordine, per la tranquillità e per ogni maniera di prosperità e progresso del paese, chi negherà che debbasi custodire gelosamente questo palladio intemerato da ogni insidia ed offesa del potere? (*Vive interruzioni*)

Non ho che brevi parole ad aggiungere, ed ho finito. Mi scusino, queste intolleranze saranno severamente giudicate dal paese. (*Agitazione e grida*)

Sono convinto della verità di ciò che dico; non mi arresterò acciò il paese sappia se qui più rimane libertà di parola. (*Continuano le interruzioni*)

Sono nel mio diritto, non mi lascio sopraffare dalla violenza e mantengo la parola.

*Voci.* A domani! Lo dirà domani!

**MANCINI.** In una delle interrogazioni si tratta di sapere se in Italia i pubblici Ministri possano arrogarsi il diritto di sopprimere i giornali con un sequestro preventivo che involga tutti i fogli da pubblicarsi. (*Nuovi richiami*)

È questa una questione della più alta importanza: tanto peggio per coloro che gridano, e non se ne persuadono; essi dimostrano di non comprendere la libertà o di abbandonarla senza difesa agli attentati dei suoi nemici. (*Rumori a destra*)

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** La comprendiamo quanto lei.

**MANCINI.** Quanto all'altra interrogazione circa l'illelegale scioglimento del Consiglio comunale di Napoli, come è possibile che l'onorevole presidente del Consiglio, il quale ha pretesione di speciali studi e si gloria di aver presentati progetti di legge su questa materia, ravvisi per una questione di poca importanza quella che si propone d'indagare se al principio elettivo rimangano efficacia e valore nella pratica applicazione del sistema attuale di governo. (*Rumori a destra*)

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Mancini di non uscire dalla questione.

**MANCINI.** Ho la parola, nessuno ha diritto di toglierla; ma cesso di parlare, lasciando all'opinione pubblica il giudicare della gravità degli argomenti da discutersi, della violenza o sconvenienza degli interruttori. (*I rumori continuano*)

Conchiuderò che, non esistendo proposta di proroga della Camera, rimane inteso che le interrogazioni riservate con esplicita deliberazione vostra, saranno poste all'ordine del giorno di domani.

Rimarrà poi affidato ai sentimenti di personale dignità dei nostri colleghi dell'altra parte della Camera, che, mentre accettano quest'ordine del giorno, non manchino domani di intervenire. Quando il numero

mancasse, si procederà all'appello nominale, e la Camera è pregata di consentire che il numero degli assenti venga pubblicato nella gazzetta ufficiale (Si! sì! *a sinistra* — No! no! *a destra*) acciò sappiasi chi avesse interesse ad evitare queste interrogazioni. Se pur ciò avvenga, poco importa che sarà riuscito ai ministri di evitare incommode rivelazioni; ma, se tanti sforzi s'impiegano a superare le grandi difficoltà che presenta una discussione in quest'Aula, signori ministri, io compiangio la vostra troppo umile politica, non ambiziosa, fuorchè di riuscire entro questo recinto! No, si tratta di riuscire fuori ad ottenere quella fiducia ed influenza nel paese senza la quale non vi ha Governo potente e durevole. Ma questa a voi manca, e di giorno in giorno sempre più la perderete, perchè coi vostri arbitrii riducete le libertà, a noi carissime, ad una triviale menzogna. (Oh! oh! *al centro*)

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** L'onorevole Mancini, che vuole dare lezioni di convenienza e di galateo agli onorevoli deputati che seggono dall'altro lato di quest'Aula (*Accennando a destra*), egli stesso dal principio al fine del suo discorso ha mancato di galateo e convenienza verso la Camera. (Bravo! *a destra* — *Rumori a sinistra*)

Non è vero per nulla, che io abbia ricusato di rispondere alla sua interrogazione; io sono tranquillo di aver fatto il mio dovere, e quindi non temo i fulmini della sua eloquenza (Bravo! Bene! *a destra*); sono già abituato a vederli sfolgorare, senza che mi abbiano mai colpito. (*Applausi*)

Sappia (*Con calore*) l'onorevole Mancini che io non ho mai cercato pretesti per evitare di rispondergli; e ne è una prova, che il motivo ch'io addussi perchè fosse differita la sua interrogazione sin dopo la votazione dei bilanci, l'aveva già recata molto tempo prima che egli venisse a minacciarci colla sua interrogazione. (*Bravo!*)

Sappia ancora, onorevole Mancini, che io non ho mancato di lealtà; quando ho dichiarato che lasciava la Camera giudice se voleva prorogarsi, perchè questa proposta non venne da me; ella lo sa, e non so comprendere come abbia detto che io volessi sviare la questione; ella sa che la proposta della proroga venne già posta in campo dall'onorevole presidente, prima che l'onorevole deputato Mancini prendesse a parlare.

**PRESIDENTE.** È vero.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Dunque l'onorevole deputato Mancini non poteva dire che siamo andati in traccia di pretesti, e che abbiamo mancato di lealtà. (Bravo! Bene! *alla destra e al centro*)

Sappia da ultimo l'onorevole Mancini, che non dipende da lui il creare delle grandi questioni, dei grandi pericoli per le nostre libertà. Siffatto apprezzamento spetta innanzitutto al senno della Camera, la quale sa ben comprendere quando una questione sia di tale

importanza ed urgenza da non poterla omettere, e quando debbasi assegnare un'apposita tornata a qualche discussione, perciocchè tocchi gravemente gl'interessi e le istituzioni dello Stato. (*Bravo!*)

Ma quando invece ad ogni istante si vuol scandagliare gli atti più semplici e più naturali dell'amministrazione per elevarli ad una gran questione politica, allora la maggioranza della Camera ha ben diritto di giudicare intorno a queste affettate trepidazioni per pericoli che non esistono, e intorno a questioni che sono lungi d'aver l'importanza che loro si vorrebbe attribuire. (*Bene! Bravo!*)

Io non credo pertanto che l'onorevole Mancini possa qui erigersi a giudice, e imporre alla Camera che siffatte questioni vengano trattate quando e come a lui piaccia. (*Bravo!*)

La Camera giudichi ella se debba o no aver luogo l'interrogazione del deputato Mancini. (*Vivi applausi a destra e al centro*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Mancini ha la parola per un fatto personale.

**MANCINI.** Io non posso sottomettermi alla qualificazione che nel suo visibile dispetto il presidente del Consiglio diede alle mie parole, come se fossero state mancanti di convenienza verso la Camera. Esse saranno pubblicate nel rendiconto; non spetta a lui di giudicarle; esse saranno giudicate dall'intero paese con piena imparzialità. Io dunque me ne appello con tranquillità al buon senso ed alla giustizia imparziale dell'opinione pubblica.

Quando poi l'onorevole presidente del Consiglio si studia di negare che egli abbia cercato di evitare queste discussioni e di far qui pubbliche dichiarazioni e risposte; mi permetta che io gli risponda: sapevasi perfettamente, e soprattutto da chi non mancasse di esperienza nelle cose parlamentari, si sapeva perfettamente, nel giorno in cui si provocò da lui la deliberazione di rinvio della Camera, che tanto bastava a rendere impossibile o almeno sommamente improbabile che le interrogazioni in questi ultimi giorni avessero più luogo.

Ma, ad ogni modo, io ho fatto il dover mio. Abbia o non abbia luogo la mia interrogazione, a me certamente non toccheranno rimproveri o rimorsi. Se non che l'onorevole presidente del Consiglio avrebbe dovuto riflettere meglio alle sue parole prima di pronunziarle. Egli dovrebbe rammentare che in questa Sessione io quasi non ho aperto bocca.

Mi dica: quali sono le discussioni in cui siansi da me sollevate controversie e censure sulla sua amministrazione? Pur troppo con ogni facilità lo avrei potuto, e non è colpa se essa ha presentato tanti lati deboli, magagne, debolezze, abusi, impotenza di Governo, come forse nessuna amministrazione italiana anteriore; e ciò propriamente dopo essere l'Italia arrivata a Roma!!

Egli avrebbe dovuto accorgersi, che solo per un sentimento delicato di patria carità, non volendo qui turbare l'opera di un potere che aveva bisogno di procacciarsi considerazione e morale autorità, io mi era imposto in questi primi tempi un insolito silenzio; ed ora, quasi per farmene pentire, in mezzo alle rovine che ha intorno a lui accumulate una deplorabile amministrazione, mi tocca di sentire che io vado cercando occasioni e pretesti per suscitare questioni ed esagerarle!

Ma di ciò basti. Voglia il nostro presidente fissare l'ordine del giorno di domani nel senso in cui pare, oramai che siamo tutti concordi: e ad un tempo voglio confidare nella lealtà de' colleghi che assidonsi all'altro lato della Camera, acciò mentre con l'odierna deliberazione promettono di riunirsi domani, non facciano trovare la Camera deserta e noi col pubblico delusi.

**PRESIDENTE.** Adunque, se non vi sono opposizioni, s'intenderà che domani si terrà seduta al tocco. (*Segni di assenso*)

Le interrogazioni essendo molte, verranno fatte per ordine d'anzianità. (*Segni di dissenso a sinistra*)

Io credo che nessuno voglia pretendere che interrogazioni presentate già da molto tempo da qualcuno dei nostri colleghi debbano essere postergate ad una domanda d'interrogazione annunciata solo ieri l'altro. (*Segni di assenso*)

**LAZZARO.** Io propongo che la seduta si tenga a mezzogiorno. (*Rumori di dissenso*)

**PRESIDENTE.** Non c'è ragione per variare l'ora che ho già indicata. La seduta si aprirà al tocco.

Ora, dovendosi procedere allo squittinio segreto su diciassette progetti di legge, occorrerà farlo in due volte.

Anzitutto si addiverrà alla votazione dei primi nove progetti di legge, che sono:

Approvazione dei bilanci dell'entrata e della spesa;  
Spesa per la difesa dell'arsenale marittimo della Spezia;

Costruzione di un tronco di ferrovia da Udine a Pontebba;

Convenzione relativa all'istituto di studi superiori di Firenze;

Convenzioni concluse con diverse società di navigazione;

Sistemazione del canale Bussè in provincia di Verona;

Riparazioni alle opere idrauliche danneggiate dalle inondazioni del Po e del Ticino;

Contratti di vendita o permuta di beni demaniali;  
Indennità di alloggio agli impiegati civili residenti a Roma.

(*Segue la votazione.*)

Dallo spoglio della votazione risulta che la Camera non si è trovata in numero. (*Mormorio*)

Occorrerà quindi rinnovarla domani all'aprirsi della seduta. Se la Camera non sarà in numero, il nome di coloro che risulteranno assenti alla votazione, sarà stampato nel foglio ufficiale. (*Conversazioni animate*)

La seduta è levata alle ore 7 55.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Rinnovamento della votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge:

Approvazione dei bilanci dell'entrata e della spesa;  
Spesa per la difesa dell'arsenale marittimo della Spezia, ecc.;

Costruzione di un tronco di ferrovia da Udine a Pontebba;

Convenzione relativa all'istituto di studi superiori di Firenze;

Convenzioni concluse con diverse società di navigazione;

Sistemazione del canale Bussè in provincia di Verona;

Riparazioni alle opere idrauliche danneggiate dalle inondazioni del Po e del Ticino;

Contratti di vendita o permuta di beni demaniali;  
Indennità d'alloggio agli impiegati civili residenti a Roma;

Disposizioni relative all'imposta fondiaria dei comuni del compartimento ligure-piemontese;

Aumento degli stipendi degli insegnanti nelle scuole secondarie;

Stabilimento di laboratori di scienze sperimentali nell'Università di Roma;

Provvigione ai rivenditori dei generi di privativa;  
Computazione degli anni d'interruzione di servizio per causa politica in favore degli impiegati civili;

Ricostituzione dell'antico ufficio ipotecario di Mantova;

Provvedimenti pe' comuni danneggiate dalle inondazioni del Po e del Ticino;

Sistemazione del porto di Catania.

#### *Interrogazioni e interpellanze:*

**Merizzi** — Sulle difficoltà che incontrano i fabbricanti di birra in alcune località nell'addivenire ad equi abbonamenti per la tassa di fabbricazione;

**Vollaro** — Sullo stato di varie sezioni delle ferrovie calabro-sicule;

**Bonghi** — Sulle condizioni dell'Università di Roma e sulla esecuzione della legge di purificazione di essa colle altre Università;

**Avezana** — Sulla chiusura dei mulini di Capaccio

Arrivabene — Sulla costruzione Treviglio-Coccaglio;  
De Blasio — Sullo stato delle opere di riparazione del tronco di ferrovia Reggio-Gioiosa;

Villa Tommaso — Sopra alcuni abusi nell'amministrazione della giustizia penale;

Frischia — Sull'espulsione da Napoli del cittadino francese Pollé;

Sorrentino — Sul decreto 30 maggio 1872 relativo alla licenza per la macinazione del granturco;

Miceli, Avezzana — Sul sequestro inflitto dal procuratore generale di Bologna al giornale *l'Alleanza*, e sopra gravi infrazioni della legge di soppressione degli ordini religiosi;

Righi — Sulla conseguenza degli esami della Commissione del tribunale d'appello veneto per gli impiegati rivestiti della qualifica di ascoltanti;

Vollaro — Sopra una pastorale dell'arcivescovo di Reggio-Calabria;

La Porta — Sulle condizioni della sicurezza pubblica nella provincia di Girgenti;

Mancini — Sopra lo scioglimento del Consiglio comunale di Napoli;

Libetta — Sopra alcuni abusi commessi dal sindaco di San Nicandro-Garganico;

Cordova — Sul bisogno di un provvedimento che guarentisca gli agricoltori dalla sevizie dei mugnai.