

TORNATA DEL 25 GENNAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Letture di un disegno di legge del deputato Mancini per disposizioni contro i matrimoni illegali. — Ballottaggio per la nomina di Giunte permanenti. — Interrogazione del deputato Salvagnoli intorno alla classificazione degli argini dell'Arno nelle provincie di Firenze e di Pisa. — Seguito della discussione del bilancio preventivo dei lavori pubblici — Interrogazione del deputato Pissavini circa la parità di trattamento degl'impiegati nei trasporti sulle ferrovie — Considerazioni del relatore Depretis — Raggugli e dichiarazioni dei ministri per lavori pubblici e per l'interno — Replica del deputato Pissavini — Il relatore Depretis fa rapporto sul capitolo 22, stato sospeso, riguardante la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie delle società private — Parlano sulla sorveglianza i deputati Corbetta, Righi, Tamaio, Sormani-Moretti, Lacava e Gabelli, ed il ministro dà loro spiegazioni — Sul capitolo 177, concernente la ferrovia ligure in costruzione, i deputati Farina Luigi, D'Aste, Viacava, Cadolini, Gabelli, Massari, Depretis, relatore, fanno osservazioni, istanze, risposte in vario senso — Spiegazioni del ministro — Istanze dei deputati Siccardi e Boselli sul capitolo 178, relativo alla ferrovia da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui, e risposta del ministro — Sul 179°, Ferrovia Asciano-Grosseto, il deputato Busacca fa osservazioni ed eccitamenti, cui risponde il ministro.*

La seduta è aperta alle 2 1/2.

MASSARI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

SICCARDI, segretario, legge il sunto delle petizioni seguenti:

541. Ottantacinque cittadini proprietari produttori di zolfo nelle provincie siciliane chiedono di essere esonerati dalla doppia tassa, fondiaria e di ricchezza mobile.

542. Canevazzi Eugenio, ispettore delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, ricorre per ottenere la riammissione in tempo utile a produrre i documenti comprovanti il servizio da lui prestato nel 1848 sotto il Governo provvisorio di Modena, l'avuta destituzione per ragioni politiche, e quindi la sua riammissione, costituito il Governo nazionale, onde godere dei benefici accordati dalla legge 2 luglio 1872.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per ragioni di pubblico servizio: l'onorevole Serafini di 6 giorni; l'onorevole Pandola Ferdinando di 15; l'onorevole Santamaria ne domanda pure uno di 15 giorni per motivi di salute, e l'onorevole Billi, per ragioni di famiglia, ne chiede uno di un mese.

(Sono accordati.)

(Gli onorevoli Favale e Breda Enrico prestano giuramento.)

LETTURA D'UN PROGETTO DI LEGGE DEL DEPUTATO MANCINI.

PRESIDENTE. Essendo stato ammesso alla lettura dal Comitato privato un progetto di legge stato presentato dal deputato Mancini, vi si procede.

MASSARI, segretario. (Legge)

Progetto di legge contro i matrimoni illegali.

« Art. 1. Lo sposo, la cui unione nuziale sia benedetta con rito religioso, senza essersi contratto il matrimonio con le forme civili, è in obbligo di farne la denuncia fra un mese all'ufficiale dello stato civile della propria residenza, o del luogo ove avvenne la benedizione religiosa, sotto pena del carcere o del confino correzionale sino a sei mesi.

« Art. 2. Fra i tre mesi dalla benedizione ecclesiastica, ambi gli sposi sono in obbligo di rendere legale il loro matrimonio con l'adempimento delle forme civili. Trascorso tal termine, entrambi, o quello tra gli sposi che senza legale impedimento indipendente dalla propria volontà, abbiano disobbedito alla legge dello Stato, incorreranno nella pena del carcere da sei mesi a due anni. Se la disobbedienza avrà lo scopo di sfug-

gire ad altri obblighi verso terzi o verso la società, la pena potrà accrescersi di un grado.

« Art. 3. Sarà punito con la stessa pena il ministro del culto che, abusando del proprio ministero, ecciti alla disobbedienza della legge ed al reato contemplato nell'articolo precedente.

« Art. 4. Cesseranno gli effetti della condanna, purchè nei tre mesi dalla sentenza passata in giudicato sia celebrato il matrimonio prescritto dalla legge civile.

« Art. 5. Non sono impedimenti al matrimonio civile, nè ostacolo alla sua validità, quelli imposti alla coscienza dalle rispettive credenze religiose, ma soltanto quelli espressamente stabiliti come tali dalle leggi civili.

« Art. 6. Le disposizioni della presente legge si applicheranno anche ai matrimoni anteriori, ed i termini stabiliti negli articoli 1 e 2 decorreranno dal giorno in cui la medesima diverrà obbligatoria. »

PRESIDENTE. Quando saranno presenti l'onorevole Mancini ed il signor ministro, si fisserà il giorno per lo sviluppo di questo progetto di legge.

Si procederà all'appello nominale per la votazione di ballottaggio per la nomina dei commissari presso le amministrazioni della Cassa dei depositi e prestiti, della Cassa militare, e del Fondo del culto.

(Succede la chiamata.)

Si lasceranno le urne aperte pei signori deputati che non abbiano ancora votato.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO SALVAGNOLI.

PRESIDENTE. Il deputato Salvagnoli ha facoltà di parlare.

SALVAGNOLI. Io non mi trovava presente alla fine della seduta quando fu letta la mia interrogazione. Domanderei al signor ministro quando intende rispondermi.

La mia interrogazione è semplicissima, e durerà assai poco.

PRESIDENTE. La Camera rammenta e il signor ministro dei lavori pubblici ugualmente, che l'onorevole Salvagnoli aveva presentato una domanda d'interrogazione che è la seguente :

« Il sottoscritto desidera di fare una interrogazione al signor ministro dei lavori pubblici intorno alla classificazione degli argini dell'Arno nella provincia di Firenze. »

Quando questa interrogazione fu annunziata, l'onorevole Salvagnoli non si trovava presente onde determinare quando potesse aver luogo.

Prego ora l'onorevole ministro a dichiarare se e quando intenda rispondermi.

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Io sono a disposizione della Camera ; se è una questione che

non implichi una discussione, io potrei rispondere anche adesso.

PRESIDENTE. Onorevole Salvagnoli, se è una semplice interrogazione le potrei dar la parola subito.

SALVAGNOLI. È una semplice e brevissima interrogazione.

Fino dal 1865 fu fatta la domanda dal Consiglio provinciale di Firenze perchè gli argini dell'Arno da Firenze al confine della provincia di Pisa e dell'Elsa fossero classificati in seconda categoria. Questa domanda non ha ancora avuta nessuna risoluzione.

Nell'anno presente sono avvenuti dei danni gravissimi a questi argini, ed immensamente hanno sofferto i possidenti, e questo è avvenuto in causa del cattivo stato di quegli argini.

Che questi argini debbano essere compresi nella seconda categoria pare evidente a tutti quelli che hanno percorso la via ferrata per Pisa, ma intendo bene che l'amministrazione ha bisogno che gli siano date le notizie opportune. Il signor ministro conosce i danni che la rotta di questi argini ha recato anco alla strada ferrata perchè questi argini si trovano in tristissime condizioni, essendovi una parte di essi che non sono neppure in consorzio regolare, nè hanno deputazione che li invigili e li mantenga. Io chiederei che al più presto possibile, quando avrà avute le notizie opportune, il ministro voglia prendere quelle misure che sono richieste secondo la giustizia ed il disposto testuale della legge sui lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La questione se gli argini dell'Arno debbano o no essere posti in seconda categoria, è in corso di istruttoria. È ben vero che il Consiglio provinciale di Firenze nella tornata del 9 settembre 1871 dichiarò di voler concorrere alla spesa della loro manutenzione e riparazione; ma negli atti del Ministero ancora non vi hanno tutti gli elementi necessari per giudicare se questi argini abbiano i caratteri contemplati dall'articolo 94 della legge, vale a dire, che provvedano ad un grande interesse della provincia. Quando questi atti saranno completi, quando sarà determinato il perimetro consorziale dei territori che resteranno difesi da questi argini, e dopo avere sentiti i Consigli che la legge prescrive di sentire, cioè il Consiglio superiore ed il Consiglio di Stato, allora, se gli avvisi saranno favorevoli, il Ministero proporrà alla Camera un progetto di legge, giacchè sa benissimo l'onorevole Salvagnoli, che senza una legge non si può attualmente addivenire a nuove classificazioni di opere idrauliche.

SALVAGNOLI. Io mi dichiaro contento della risposta data dall'onorevole ministro.

L'oggetto della mia domanda non era altro che quello di far sì che tutte le operazioni necessarie si compissero colla maggiore sollecitudine possibile, e la legge sia presto presentata alla approvazione del Parlamento.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO
DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1873.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1873 del Ministero dei lavori pubblici.

La Camera rammenta come nella seduta di ieri fu deliberato che l'onorevole Pissavini avrebbe avuta facoltà di svolgere l'interrogazione che fu rinviata all'occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici intorno alla parità di trattamento da concedersi agli impiegati delle varie amministrazioni dello Stato nel viaggiare sulle ferrovie.

L'onorevole Pissavini ha facoltà di parlare.

PISSAVINI. Sento anzitutto il debito di ringraziare l'onorevole signor presidente per avermi riservata la parola affine mi fosse dato rivolgere all'onorevole Devincenzi l'interrogazione da me e dal mio onorevole amico Ercole presentata nella seduta del 20 ultimo scorso novembre intorno alla disparità di trattamento fatto negli accordi presi tra il Governo e le società ferroviarie per una riduzione del prezzo di trasporto degli impiegati governativi; interrogazione che, assenziente l'onorevole Devincenzi, venne in allora rimandata alla discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Deferente a questo atto, gli prometto di essere molto breve.

Non è la prima volta che mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sopra una questione che, a mio avviso, merita d'essere presa in attento esame, e risolta al più presto possibile nell'interesse pubblico.

Trattasi, o signori, di vedere e giudicare sino a qual punto sia conforme, non solo alle vigenti istituzioni, ma ai principii di giustizia ed all'interesse dell'amministrazione, il tollerare più oltre, anzi il promuovere fra le molte e pur troppo gravissime differenze di trattamento tra impiegati ed impiegati, quella ancora più grave, per cui si accorda, non solo agli ufficiali dell'esercito e della marina, non solo agli impiegati così detti assimilati, ma agli stessi impiegati civili dipendenti dai detti due dicasteri, la libera circolazione sulle ferrovie dello Stato col ribasso del 78 per cento sulle tariffe di viaggio, rimanendone esclusi tutti indistintamente gli impiegati delle altre amministrazioni dello Stato.

Questa grave disparità di trattamento, oltre ad essere una patente e manifesta ingiustizia, riesciva ancora più anormale in quanto che poco tempo dopo l'onorevole ministro dell'interno soscriveva colla società ferroviaria dell'Alta Italia una convenzione speciale in virtù della quale si accordavano agli impiegati dipendenti dal suo dicastero, compresi pure quelli delle

province, 12 viaggi all'anno, col solo ribasso del 50 per cento.

Quanto agli impiegati delle altre amministrazioni dello Stato, nulla affatto, nè l'onorevole De Falco nè l'onorevole Sella nè l'onorevole Scialoja nè l'onorevole Castagnola nè l'onorevole Visconti-Venosta nè lo stesso onorevole Devincenzi, che pure è ministro per i lavori pubblici ed ha la diretta sorveglianza delle strade ferrate, se ne diedero per intesi, fomentando in tal modo una evidente e legittima causa di odiosi confronti tra gli impiegati, una causa d'invidia e di malcontento che è nell'interesse pubblico di non più tollerare. (*Bravo!*)

Per buona sorte le dichiarazioni fatte dall'onorevole Devincenzi nella seduta del 14 maggio ultimo scorso, in risposta ad altra mia interrogazione, venivano, sino ad un certo punto, a calmare quella seria apprensione e quella legittima causa di disgusto, che pur troppo andava serpeggiando nella classe degli impiegati. Le esplicite dichiarazioni dell'onorevole Devincenzi e, dirò di più, il formale impegno da lui assunto innanzi al Parlamento, lasciavano sperare che in breve corso di tempo lo sconcio lamentato verrebbe a scomparire, e che d'un eguale trattamento verrebbero a fruire non solo tutti gli impiegati dei vari dicasteri, ma ben anche d'ogni altro ramo secondario e dipendente.

A provare luminosamente che tale fosse la portata delle dichiarazioni del Governo, mi permetta la Camera di leggere le parole pronunciate in quella seduta dall'onorevole Devincenzi: « Egli è giusto, diceva l'onorevole ministro per i lavori pubblici, che si venga ad una parificazione, che cioè tutti quanti gli impiegati dello Stato e delle Camere legislative fruiscono degli stessi benefizi, e già il ministro dei lavori pubblici si adopera per raggiungere questo scopo. »

Pocchia soggiungeva: « Io tengo qui le trattative che ha già iniziate il Ministero dei lavori pubblici per procurare a tutti gli impiegati dello Stato e a quelli delle Camere legislative le stesse agevolanze di cui godono gli impiegati dell'amministrazione della guerra e della marina, in modo che vi sia una sola misura, una stregua eguale per tutti quanti. »

Queste parole erano troppo chiare, troppo esplicite, troppo categoriche, perchè si potesse avere ancora alcun dubbio sulle vere intenzioni del Governo, e confesso che a quelle parole io pure prestai piena fede, benchè l'esperienza mi avesse più volte edotto che, per quanto concerne gl'impiegati, nessun ministro si crede obbligato alla logica e all'uniformità.

A fronte perciò degli impegni formali assunti dall'onorevole Devincenzi, e come ministro e come gentiluomo, io crederei inutile d'intrattenere la Camera sui molteplici inconvenienti di cui spesso sono vittima gl'impiegati in tutte le occasioni nelle quali o spontaneamente o per obbligo di servizio pubblico sono obbligati di trasferirsi dall'una all'altra località, dal-

l'uno all'altro capo d'Italia, inconvenienti che, se non esistevano od erano leggerissimi quando l'Italia era malauguratamente divisa in sette Stati, e brevi perciò relativamente le distanze, ora presero proporzioni spesso rovinose per l'enormità dei tragitti che non di rado si devono percorrere, avuto specialmente riguardo alla facilità colla quale taluno di coloro che presiedono al movimento del personale amministrativo trasloca i suoi subordinati il più lontano possibile, senza badare agl'inconvenienti e ai disagi a cui vengono esposti.

Solo mi preme rilevare che l'estensione dei biglietti di favore a tutti indistintamente gl'impiegati dello Stato, se da un canto riesce per essi vantaggiosa, dall'altro però torna non meno utile allo stesso Governo. Egli è certo che il Governo tra le altre tante passività ha pur quella delle sovvenzioni chilometriche alle società ferroviarie, e l'altra non meno lieve delle indennità di giro e di trasferta. Ora l'effetto principale del ribasso dei biglietti ferroviari per gl'impiegati è appunto quello di diminuire quelle due passività e non senza evidente ragione. Quello che il Governo paga alle società ferroviarie in ogni anno per le sovvenzioni altro non è se non il supplemento di quel tanto per cento di prodotto che il Governo ha garantito alle società ferroviarie e che esse non raggiungono per mancanza di viaggiatori.

Or bene, se i posti vuoti si facessero occupare dagli impiegati, pur facendo loro pagare il 22 per cento sul prezzo ordinario, non è egli vero che sarebbe pur sempre un tanto di meno di quello che il Governo deve corrispondere alle società delle ferrovie sotto il titolo delle sovvenzioni?

Inoltre quando il Governo sa che l'impiegato non paga che il 22 per cento del prezzo ordinario di tariffa, non dovrà o non potrà egli restringere soltanto entro questi limiti le indennità di giro e di trasferta? E questo non importerebbe dar di frego addirittura al 78 per cento delle somme stanziare in bilancio, per tali indennità? Infine l'aumento dei viaggi non porterà un notevole aumento della tassa sui trasporti delle ferrovie, tassa che non verrebbe a patire riduzioni perchè sarebbe percetta negli stessi limiti a prezzo intero.

Ma quando, lasciati per un momento in disparte gli evidenti benefizi per lo Stato, vogliasi al postutto soltanto considerare la questione sotto l'aspetto del vantaggio che ne vengono a risentire gli impiegati, io mi permetto di chiedere al Governo se gl'impiegati non sono tutti figli della stessa famiglia, se non sono tutti impiegati dello stesso Governo, e se essi non hanno tutti gli stessi obblighi e gli stessi doveri.

Io mi permetto inoltre di domandare al Governo: per quali ragioni si deve concedere il ribasso del 78 per cento ad una data categoria di impiegati, a quelli di una data amministrazione escludendone indistintamente tutti gli altri? Con quali norme con quali cri-

teri può il Governo tollerare e dirò meglio promuovere questa ingiusta disparità di trattamento, che getta nella classe degli impiegati il più grave malcontento, ed è causa legittima di confronti odiosi fra essi? Quali ragioni può avere il Governo per valersi in questa questione di due pesi e due misure?

Premesse queste poche considerazioni, e lasciandone altre in disparte perchè ho promesso di essere breve, io mi rivolgo all'onorevole Devincenzi, come al ministro più interessato per avere sotto di sé la sorveglianza delle strade ferrate, e gli domando in primo luogo:

In quale stato si trovano le trattative iniziate dal Governo per procurare a tutti indistintamente gli impiegati dello Stato e delle Camere legislative le stesse agevolzze, le stesse facilitazioni di cui già da qualche tempo fruiscono, non solo gli ufficiali dell'esercito e della marina, non solo gli impiegati così detti assimilati, ma bonanco gli impiegati civili dei due dicasteri.

In secondo luogo gli domando se e quando il Governo sarà in grado di addivenire a questa parificazione richiesta e dai principii di giustizia e dall'interesse dell'amministrazione, in modo che vi sia una sola misura, una stregua eguale per tutti indistintamente gli impiegati delle amministrazioni centrali, compresi pur quelli delle provincie da esse dipendenti, e delle Camere legislative.

Io mi auguro che la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sia ispirata dallo stesso sentimento di giustizia che ha suggerita la mia interrogazione. Dipende essenzialmente dal Governo il togliere quella causa di malcontento, quella ingiusta disparità di trattamento e quel fomite di invidia e di odiosi confronti tra gli impiegati.

Nella mia qualità di deputato, ho sentito vivissimo il dovere di richiamare per una seconda volta l'attenzione del Governo sopra un atto ingiusto, che nuoce non poco al buon andamento dell'amministrazione.

Spetta ora all'onorevole Devincenzi l'apportarvi un pronto ed efficace rimedio. Se col suo buon volere e con lodevole insistenza presso chi di ragione, l'onorevole Devincenzi giungerà ad estendere a tutti indistintamente gli impiegati dello Stato i biglietti di favore, egli, senza alcun dubbio, acquisterà un novello titolo alla benemeranza di questa classe.

Per parte mia sarò pago e contento di avere anche in questa circostanza adempiuto al mio dovere.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, relatore. Io veramente avrei desiderato di conoscere prima quali erano le intenzioni dell'onorevole ministro...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se vuole, io parlerò prima.

DEPRETIS, relatore... ma siccome non dobbiamo fare

questioni di precedenza, dirò addirittura il mio parere sulla mozione dell'onorevole Pissavini. Dichiaro innanzitutto che approvo cordialmente quello che ha fatto il Governo per rendere migliore la condizione degli impiegati. Il diminuire a loro favore la tassa di trasporto sulle ferrovie fa sì che questi vengano a spendere meno e indirettamente si aumenta, benchè di poco, il loro stipendio. E siccome nessuno ignora che, col rincarimento di tutti i generi, colla circolazione cartacea e coll'immobilità degli stipendi, la condizione degli impiegati, e massime di quelli che hanno un modesto stipendio, si è resa in molti casi, non solo grave, ma quasi insopportabile, qualunque disposizione a loro favore merita incoraggiamento.

Io credo quindi che tutti dobbiamo appoggiare i provvedimenti che hanno per iscopo di migliorare la condizione degli impiegati.

Però nel caso concreto trattasi di una questione delicata e che io indicherò con alcune semplici interrogazioni.

In qual modo si è fatta questa convenzione colle società ferroviarie? Qual è la diminuzione della tariffa di trasporto sulle ferrovie che fu convenuta? Quali sono gli impiegati a cui fu accordata?

Prima di tutto io mi associo all'idea che, se si fa una diminuzione alla tariffa normale pel trasporto sulle ferrovie a favore degli impiegati, questo provvedimento deve essere generale.

Capisco che il Governo dovrà superare molte difficoltà, ma però una ragione di giustizia e non altro, lo deve guidare in una questione simile.

Gli stipendi rappresentano i corrispettivi che dà lo Stato agli impiegati per l'opera da essi prestata e questi corrispettivi debbono ritenersi commisurati equamente fra loro: se aumentate indirettamente lo stipendio, accordando ad alcuni di essi il vantaggio di una spesa minore pel pedaggio delle ferrovie, perchè non lo accorderete a tutti gli altri? La diversità di trattamento, veramente, io non la capisco.

Ma vi è un secondo quesito da risolvere.

Il modo adottato dal Governo è legale? Trattasi di una modificazione della tariffa di trasporto sulle ferrovie. Sappiamo tutti che questa tassa è una vera tassa per un servizio pubblico, come quella pel trasporto delle lettere, per la spedizione dei dispacci telegrafici; quindi stanno anche per le tasse ferroviarie tutte le teorie per le tasse postali e telegrafiche.

In fatto di tariffe ferroviarie, quali sono i criteri e le norme sancite dalle leggi vigenti?

Noi troviamo i criteri che regolano questa materia nelle disposizioni degli atti e capitoli di concessione approvati per legge e nelle disposizioni della legge sulle opere pubbliche.

E prima di tutto, noi vediamo che le tariffe pel trasporto sulle ferrovie sono tutte quante determinate negli atti di concessione.

Questi determinano le tasse per i viaggiatori, le tasse per le merci, le diminuzioni di tasse per alcune categorie di viaggiatori e di merci, e indicano poi tassativamente i casi in cui c'è franchigia ossia esenzione dalla tassa. Anche la concessione fatta alle ferrovie dell'Alta Italia ha annessa una tariffa come le altre concessioni.

Un secondo canone è questo, che la tariffa ossia l'elenco di queste tasse è un *maximum* che le società non possono aumentare e che possono però diminuire, ma nei casi e nei modi dalla legge indicati; e finchè il Governo concorre nel servizio dei trasporti con una spesa iscritta sul bilancio dello Stato, sia come sussidio, sia come garanzia, le diminuzioni non possono essere fatte se non se d'accordo col Governo.

V'ha un altro canone importantissimo, ed è che le modificazioni di tariffa debbono essere generali, la legge vieta espressamente ogni preferenza, ogni modificazione speciale o, in altri termini, le tariffe differenziali.

Evvi poi la norma generale, che ogni modificazione di tariffa la quale venga ad arrecare un carico sul bilancio dello Stato non può farsi senza l'autorizzazione del potere legislativo. In questo caso rivive la massima che ogni disposizione del potere esecutivo che ha per conseguenza un aggravio, una spesa sul bilancio dello Stato, deve essere approvata o colla legge del bilancio, o con una legge speciale.

Così stando le cose, quali sono le conseguenze di queste combinazioni, di queste convenzioni che il Governo, si dice abbia stipulato con le società ferroviarie? Per le società sovvenzionate, che godono di un sussidio sul bilancio dello Stato, la conseguenza è semplicissima, ed è questa: la differenza tra la tariffa normale e la tariffa eccezionale convenuta, differenza che dovrebbe figurare nel bilancio speciale dei Ministeri che hanno fatto questo trattamento di favore per i loro impiegati, figura invece e rimane indebitamente iscritta nel bilancio passivo delle finanze, e precisamente nel capitolo delle garanzie.

Io credo quindi che se il ministro è disposto ad esaminare questa materia, la debba esaminare in tutta la sua ampiezza. Queste stesse convenzioni, a quanto parmi, senza togliere il beneficio accordato agli impiegati, il che mi dorrebbe moltissimo, chè anzi vorrei che fosse esteso a tutti gli impiegati degli altri Ministeri, si dovrebbero però modificare per modo che la spesa fosse iscritta in quel bilancio nel quale stanno gli stipendi che si vollero con questo mezzo indiretto aumentare.

Per adesso non voglio estendermi più oltre su questa materia; mi basta di avere adombrato il mio concetto, nel quale credo avere annunte anche la Commissione del bilancio. Si rifletta che una volta che il Governo si sia messo su questa via, nessuno potrà impedire che le provincie, i municipi, le società commerciali facciano

altrettanto pel trasporto di persone o di merci, e si verrebbe alle tariffe differenziali e di preferenza, violando evidentemente la legge.

Ricordi l'onorevole ministro dei lavori pubblici che questi affari sono di sua competenza esclusiva, e che è sua tutta la responsabilità di queste convenzioni, che del resto io non conosco: esami seriamente la questione, ricorra anche ai consultori legali del Governo, vale a dire al Consiglio di Stato, e non permetta che con speciali accordi sia pregiudicata la grave questione delle tariffe ferroviarie, e sia violata la legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Egli è necessario che la Camera sappia, che alcune riduzioni di tariffa per i militari e per i marinai dipendono dalle convenzioni stipulate e dalle leggi.

DEPRETIS, relatore. Questo è vero.

LANZA, presidente del Consiglio. Perché non lo ha detto?

DEPRETIS, relatore. L'ho detto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. In forza delle convenzioni che si hanno stipulate colle società delle strade ferrate, come avviene in altri paesi, esse hanno l'obbligo di trasportare i militari ed i marinai a prezzo ridotto. Questa riduzione, secondo le nostre convenzioni, è del 75 per cento. Sarà bene che rifacciamo un poco la storia delle varie convenzioni per vedere sin dove si è giunti, fin dove si può arrivare, e se si potranno sollevare quelle difficoltà legislative, a cui ora per la prima volta accenna l'onorevole relatore del bilancio.

Fino al 1870 le amministrazioni della guerra e della marina tenevano un conto corrente colle società ferroviarie per questi trasporti a prezzo ridotto, e ne pagavano l'importo sulla presentazione delle regolari richieste.

Ma avvertitasi dall'una e dall'altra parte la complicazione di questo sistema; la perdita di tempo che ne veniva dalle liquidazioni, ed il danno che per ciò le società soffrivano dal ritardo nei pagamenti, si venne, dai due Ministeri e dalle società ferroviarie alla convenzione del 16 marzo 1870, con cui furono stabilite alcune riduzioni, o, per dir meglio, alcune norme per regolare le riduzioni.

Specialmente con questa convenzione si ebbe di mira di semplificare le contabilità, ed a questo scopo dall'una e dall'altra parte si stipularono reciproche concessioni. Cioè: i Ministeri convennero che i militari ed i marinai, le loro famiglie, e gli assimilati, avrebbero senza eccezione pagato il prezzo del trasporto all'atto del viaggio; e dal loro lato le società, in corrispettivo di questo immediato pagamento, accordarono una diminuzione sui trasporti, maggiore di quella pattuita negli atti di concessione.

Questi patti sembrarono al Governo di suo interesse, e che fossero nello spirito conformi agli intendimenti che si ebbero di mira nelle concessioni.

Ma l'onorevole relatore del bilancio sollevava col suo solito acume una questione abbastanza ardua a proposito di queste maggiori riduzioni e di quelle facilitazioni che pei trasporti sulle ferrovie si vorrebbero estese a tutti gli impiegati dello Stato. Egli osservava che le riduzioni diminuendo i proventi delle ferrovie, importano un aumento nelle sovvenzioni, e costituiscono un onere maggiore che si impone sul bilancio dello Stato. Da ciò deduceva la conseguenza che, ogni qual volta si portasse aggravio al bilancio dello Stato, fosse obbligo del potere esecutivo di sottoporre la questione al Parlamento. Se non erro, questo è il concetto dell'onorevole Depretis.

Mi conceda l'onorevole relatore di dirgli, che se volessimo fare una lunga discussione prendendo ad esame la convenzione fatta dai Ministeri della guerra e della marina, queste sue osservazioni potrebbero forse dar luogo a differenti apprezzamenti; ma per certo non potrebbero applicarsi ad altra convenzione, e parlo di quella del Ministero dell'interno.

Il Ministero dell'interno firmava il 17 aprile 1871 una convenzione non con tutte le società, badate bene, ma colla sola società dell'Alta Italia. E come le cose procedevano in quell'anno, noi potevamo certamente prevedere, che la società dell'Alta Italia sarebbe uscita presto dalla garanzia, in modo che il peso derivante da questa convenzione si sarebbe riversato sulla società stessa e non sul Tesoro dello Stato. E che queste nostre previsioni fossero giuste, lo si rileva dai conti già in parte avuti dell'esercizio 1872, perchè da essi risulta che la società dell'Alta Italia non è più di aggravio allo Stato colle garanzie tanto per le linee piemontesi quanto per quelle dell'Italia centrale e della Lombardia. Di maniera che in queste condizioni di cose il Governo facendo una convenzione, credeva di compiere cosa utilissima allo Stato, perchè, invece di cagionargli un aggravio, veniva in certo qual modo a produrgli un beneficio. E lo stesso onorevole Pissavini ammetteva questo per gli impiegati, perchè in fin dei conti lo Stato viene a lucrare sulle spese di viaggio che ad essi dovrebbe rimborsare per traslocamenti o missioni.

Ho quindi ragione di dire che, quando il Ministero dell'interno stipulava questa convenzione colla società dell'Alta Italia, provvedeva al vantaggio del Tesoro, nel mentre che favoriva gli interessi dei suoi impiegati, trattando con una società verso cui lo Stato viene ad essere sollevato da ogni impegno di garanzia di prodotto.

PISSAVINI. L'abbiamo detto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non importa se l'hanno detto, ma prego di lasciarlo ripetere anche a me per seguire nel mio ragionamento.

Già richiamai la Camera a considerare, che questa convenzione del Ministero dell'interno fu stipulata esclusivamente colle ferrovie dell'Alta Italia, mentre

con tutte le altre società non siamo usciti dalle norme delle concessioni.

E quindi, non avendo noi per gli impiegati convenzione alcuna nè colla società delle Meridionali nè con quella delle Romane, l'argomentazione dell'onorevole Depretis non ha alcuna portata, perchè non abbiamo in alcuna guisa alterate le fonti di prodotto di queste società, alle quali forse per molto tempo dovremo una garanzia chilometrica.

Pregherai quindi l'onorevole Depretis a considerare che quanto si è fatto non viola per verun modo le buone norme della contabilità, nè eccede le attribuzioni del potere esecutivo, poichè non apporta alcun peso al Tesoro dello Stato.

Ma l'onorevole Pissavini dice: voi avete già riconosciuto come sia utile, anzi come sia giusto, che tutti gli impiegati dello Stato sieno trattati nello stesso modo; e perchè non applicate dunque a vantaggio di tutti quei patti, che furono stretti unicamente per coloro i quali dipendono dai Ministeri della guerra, della marina e dell'interno?

Comincio dal fare una distinzione; distinguo cioè i militari ed i marinai da tutti gli altri impiegati dello Stato, dimodochè lascio la parte che riguarda l'esercito e la marina, perocchè per questi il Parlamento ha voluto provvedere per legge. Desidererei poi al pari dell'onorevole Pissavini, come diceva altra volta, che tutti gli impiegati dello Stato fossero trattati nello stesso modo, ma non posso convenire con lui, quando suppone che al Governo debba attribuirsi, se non si è raggiunto fin qui questo pareggiamento.

Noi dobbiamo trattare con società, le quali hanno verso il Governo soltanto quegli obblighi che loro abbiamo imposti colla convenzione. Quindi è che il Governo, volendo modificare in qualche parte le tariffe per estendere il beneficio delle riduzioni a tutti gli impiegati, non può farlo di sua autorità, ma gli è mestieri di addivenire a speciali accordi.

E siccome in Italia le società ferroviarie sono di due specie, cioè quelle che non gravitano più in alcun modo sul bilancio dello Stato, e le altre per le quali paghiamo annualmente e pagheremo ancora per vari anni delle sovvenzioni; così si devono seguire due vie per giungere allo scopo che noi ci proponiamo.

Alla prima specie appartiene la società dell'Alta Italia, ed infatti con questa l'amministrazione dei lavori pubblici ha discusso vari progetti per vedere come si possa riescire a porre tutti gl'impiegati nelle stesse condizioni; ma finora non abbiamo potuto riescire ad intenderci.

Quanto alle altre società, siccome le convenzioni che si potrebbero con quelle stipulare potrebbero riescire di aggravio al bilancio dello Stato, così io convengo coll'onorevole relatore della Commissione che, una volta che fossero stabilite alcune riduzioni alle tariffe, si dovrebbe esaminare se effettivamente accrescono il

carico dello Stato, ed in tal caso venire alla Camera e provocarne le risoluzioni.

La questione dunque è molto più complessa di quello che appaia a primo aspetto, e le difficoltà sono molto maggiori di quel che sembra all'onorevole Pissavini ed anche all'onorevole Ercole. Io spero che lo stesso onorevole Pissavini vorrà tenere conto di queste circostanze, e riconoscere che, prima di prendere una disposizione, bisogna calcolare quali possano essere i nuovi pesi che ne conseguirebbero.

E non dobbiamo neppur dimenticare, che forse potremmo metterci in una via senza fine, perchè i vantaggi che si accordassero agl'impiegati dell'amministrazione dello Stato verrebbero poi reclamati da quelli delle amministrazioni provinciali, e forse anche da quelli dei comuni. Perciò dobbiamo andare molto cauti prima d'impegnarci in tale via.

SORMANI MORETTI. Ribassi le tariffe generali.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È presto detto: si ribassino le tariffe generali; ma, siccome l'onorevole Sormani-Moretti ha esaminato tanto bene tutto ciò che riguarda questa materia, ed è stato di tanto aiuto all'amministrazione negli studi su di essa, io desidererei di fare una discussione a questo proposito. Ma qui non è il luogo.

PRESIDENTE. La consideri come un'interruzione anonima. (*Si ride*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Gli osservo però che le tariffe italiane non sono le più alte che siano in Europa; anzi ho l'onore di dirgli, che vi sono alcune tariffe in Italia, come quelle delle Meridionali, che sono di gran lunga più basse.

SORMANI-MORETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non apriamo una discussione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è mio scopo di aprire qui una discussione, onorevole presidente, ma mio scopo è solamente quello di far comprendere alla Camera l'importanza di questo argomento.

PRESIDENTE. Non l'ho rivolta a lei la mia osservazione, ma all'onorevole Sormani-Moretti quando ha chiesto la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io dichiaro dunque che il Governo si è occupato e seguirà a occuparsi di questa questione, finchè potrà ottenere utili risultati.

PISSAVINI. Anzitutto mi preme di osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che non ho mai inteso di censurare le convenzioni che sono state stipulate dagli onorevoli ministri della guerra e della marina.

Qualunque possa essere l'opinione dell'onorevole Devincenzi, dichiaro altamente, che giammai fu mio pensiero di oppugnare, e tanto meno di censurare tali convenzioni. Io non posso che dar lode ai loro autori, poichè esse importano una facilitazione ed una agevolezza ad una parte degli impiegati governativi, e l'ono-

revolesse ministro dei lavori pubblici non dovrebbe ignorare che io sono tra coloro che primi alzarono la voce in Parlamento perchè gli impiegati dello Stato fossero assai meglio retribuiti, non potendo la condizione dell'impiegato resistere ai cresciuti bisogni ed alle nuove difficoltà economiche, come vi resiste e le vince quella d'ogni altro cittadino.

Parmi quindi inutile il discutere se tali convenzioni potessero o non essere stipulate in base alle leggi esistenti.

Io non ebbi mai in animo di sollevare una simile questione: solo mi sono permesso chiedere all'onorevole Devincenzi, come mai una misura ritenuta giusta ed in pari tempo assai utile per gli impiegati civili dipendenti dai ministri della guerra e della marina, non si sia estesa a tutti gli altri impiegati dello Stato, non esclusi quelli dei due rami del Parlamento, non parendomi raggiungere tale intento neppure la da me accennata speciale convenzione sottoscritta tra l'onorevole ministro dell'interno e la società ferroviaria dell'Alta Italia, mercè cui, agli impiegati dipendenti dal suo Dicastero, compresi pure quelli delle provincie, si accordavano dodici viaggi all'anno, col ribasso del 50 per cento.

Ristabiliti così i fatti nella vera loro essenza, parmi che l'onorevole Devincenzi si sarebbe dovuto risparmiare la pena di far credere alla Camera che io volessi ascrivere a colpa l'operato degli onorevoli ministri della guerra, della marina e dell'interno.

Io non ho mai sognato di entrare in quest'ordine di idee, poichè già nella seduta del 14 maggio ultimo scorso ebbi a dichiarare apertamente che lodava quelle convenzioni, perchè in definitiva tendevano a migliorare la condizione di una data categoria d'impiegati. Solo mi sono lagnato perchè il Governo, ledendo i principii di giustizia, non erasi sinora curato, anche a grave scapito dell'amministrazione, di estendere a tutti indistintamente gli impiegati dello Stato i vantaggi reali e notevoli di quelle convenzioni. E di ciò parmi non dovesse adombrarsi l'onorevole Devincenzi, poichè egli stesso dovette riconoscere essere giusto che vi fosse una sola misura, una stregua eguale per tutti gli impiegati, come quelli che appartengono tutti ad una stessa famiglia.

Con mio sommo rammarico, veggio che gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e dell'interno fanno atti di diniego. Me ne duole, poichè mi veggio in questo caso costretto a scendere, mio malgrado, ad alcuni particolari, chiedendo loro se è nella dignità del Governo il vedere distribuito un libretto portante un numero di biglietti ferroviari di favore persino ai guardiani delle carceri ed alle guardie di sicurezza pubblica, mentre sono diniegate queste facilitazioni ed agevolezze ai primi funzionari del regno, ai magistrati, agli impiegati civili e di ruolo delle amministrazioni dello Stato, non

che a quelli dei due rami del Parlamento e del Ministero della Casa reale.

Se questa grave ed ingiusta disparità di trattamento tollerata ed anzi promossa dal Governo sia da lodarsi o piuttosto da biasimarsi, ne lascio giudice la Camera ed il paese nella loro imparzialità.

L'onorevole Devincenzi, portando poscia la questione sopra un altro terreno, si è studiato di dimostrare che era mio intendimento di imporre dei nuovi pesi al bilancio dello Stato, volendo estendere questi favori a tutti indistintamente gli impiegati. A queste parole in parte già rispose con la sua interruzione l'onorevole mio amico Sormani-Moretti richiamando il Governo, ove d'uopo, al ribasso delle tariffe per tutti indistintamente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ne ha il diritto.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non conoscono le convenzioni.

PISSAVINI. Mi perdonino: non ha il Governo il diritto di farlo, nè di sua iniziativa nè di motoproprio, ma può farlo con nuove convenzioni da sottoporsi, ben inteso, all'approvazione del Parlamento.

Mi ricordo benissimo quanto fosse restio il Governo quando l'Opposizione, nell'interesse delle finanze dello Stato, chiedeva con insistenza il ribasso delle tariffe telegrafiche e postali; mi ricordo che anche allora si facevano per parte del Governo serie rimostranze contro l'adozione di questa saggia misura, quantunque fosse un principio economico ormai riconosciuto da tutti che più le tariffe sono basse e più gli introiti aumentano. Cosa è avvenuto, o signori? Rispondano per me i maggiori incassi fatti dalle finanze dopo l'avvenuta diminuzione delle tariffe telegrafiche e postali.

Ma, ritornando alla questione da cui senza accorgermi mi sono allontanato, deggio a malincuore rilevare che l'onorevole Devincenzi abbia sino ad un certo punto menomate le assicurazioni e gli impegni che esso aveva assunti dinanzi al Parlamento nella seduta del 14 maggio ultimo scorso. Egli allora riconobbe essere consentaneo alle vigenti istituzioni ed ai principii di giustizia che si venisse quanto prima ad una parificazione, che cioè tutti gli impiegati dello Stato e delle Camere legislative avessero a fruire degli stessi vantaggi accordati agli impiegati civili del Ministero della guerra e della marina. Si fece anzi premuroso debito di assicurare la Camera che erano pendenti trattative, mercè le quali vi sarebbe stata in progresso di tempo una sola misura, una stregua eguale per tutti.

Rispondendo oggi alla mia interrogazione, accennò bensì alle trattative tuttora pendenti colle società ferroviarie per raggiungere la desiderata parificazione, ma, quasi ne volesse presagire l'esito, enumerò le difficoltà che si debbono superare per indurre le società

ferroviarie ad estendere i biglietti di favore a tutti gli impiegati.

Ma chi ha mai disconosciuto, onorevole ministro, le gravi difficoltà che si frappongono ad una tale estensione? Chi non vede che per estendere questo favore a tutti gli impiegati delle amministrazioni centrali e dei diversi Ministeri che trovansi nelle provincie, avvi maggior difficoltà, perchè la questione assume maggior importanza economica e finanziaria per le società?

Mi sia però permesso osservare che esse non possono ritenersi insormontabili, quando gli onorevoli ministri della guerra, della marina e dell'interno giunsero a firmare convenzioni assai vantaggiose per gli impiegati da essi dipendenti. Sarei anzi per affermare che meno rilevanti esser dovrebbero per l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che tiene direttamente sotto di sé la sorveglianza delle strade ferrate.

Che vi siano dunque degli ostacoli per allargare i biglietti di favore a tutti gli impiegati, io non voglio disconoscerlo, ma sono lontano dall'ammettere che quelli siano di tale natura da non poter essere in definitiva superati. Ed è appunto sopra questo argomento di non lieve importanza che io avrei voluto e desiderato una risposta soddisfacente dall'onorevole ministro, non fosse altro che per dimostrare sempre più alla Camera che esso stava fermo nel mantenere, per quanto stava in lui, gli impegni assunti nella tornata del 14 maggio ultimo scorso.

L'onorevole Devincenzi poi non ha voluto considerare che tale estensione se apporta un vantaggio alla classe degli impiegati, riesce in pari tempo non meno utile allo stesso Governo.

Non entro ora a discutere se la società dell'Alta Italia abbia raggiunto il prodotto chilometrico garantito dal Governo. Per le altre società però sta in fatto che il Governo deve pagare in ogni anno un tanto di supplemento pel prodotto chilometrico garantito e che non raggiungono per mancanza di viaggiatori. Lasciate dunque che i posti vuoti siano occupati dagli impiegati, pur facendo loro pagare il 22 per cento sul prezzo ordinario e sarà al certo un tanto di meno che dovrà corrispondere il Governo sulle sovvenzioni.

Procuri il Governo di estendere la convenzione stipulata per i militari e per gli impiegati civili dipendenti dalla guerra e marina, a tutti gli altri impiegati, e vedrà quale vantaggio ne verrà a risentire rapporto alla indennità di giro e di trasferta.

D'altronde, lo stesso onorevole presidente del Consiglio, che sono lieto di vedere al suo banco, nella seduta del 20 ultimo scorso novembre, dichiarandosi il gran colpevole di avere incominciato a conseguire dalla società dell'Alta Italia un trattamento di favore per gli impiegati dipendenti dal suo dicastero, compresi pur quelli delle provincie, ci lasciava sperare di

vederlo esteso a tutti gli impiegati governativi, ad onta vi fossero delle difficoltà a superare.

Mi permetta dunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici di credere che, mercè il buon volere del presidente del Consiglio ed il concorso di tutti gli altri suoi colleghi che ancor nulla fecero per i loro impiegati, egli saprà trovare, ed ove è d'uopo, studiare i mezzi non per costringere, ma per indurre le società ad una ragionevole estensione di favore. Quando poi non riesca nell'intento, allora non ha che da seguire l'avviso esternato dall'onorevole relatore, che io ringrazio d'essere intervenuto in questa questione, in favore della classe degli impiegati, colla sua eloquente ed efficace parola.

Conchiudendo, dirò che non è mio intendimento di chiamare per una terza volta l'attenzione della Camera su questa questione; quindi non trasformo per ora la mia interrogazione in una interpellanza. Dichiaro però che attenderò, nè impaziente, nè sfiduciato, l'esito delle trattative iniziate al riguardo dal Governo colle società ferroviarie. E quando rimanessi deluso nella mia più che legittima aspettazione, mi troverei, mio malgrado, costretto, per un sentimento di giustizia e per l'interesse dell'amministrazione pubblica, di fare sopra un tale argomento una formale interpellanza per avere il diritto di proporre quella risoluzione che stimerò opportuna a togliere una causa legittima di invidia e di malcontento tra gli impiegati, promossa dallo stesso Governo.

Confido che l'onorevole Devincenzi farà onore agli impegni assunti dinanzi al Parlamento, risparmiando a me la pena di ritornare sopra questo argomento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E MINISTRO PER L'INTERNO.
Io comprendo il desiderio espresso dall'onorevole deputato Pissavini, che i favori accordati sulle ferrovie agli impiegati di alcune amministrazioni, vengano pur fatti, secondochè ragion vuole, a quelli di tutte le altre. Io comprendo questo sentimento, e dirò pure che vi partecipo; ma non comprendo come egli insista nel far colpa al Governo, se non è per anche giunto ad appagare tal desiderio, e come sostenga ch'esso abbia gravemente mancato per aver stipulata una convenzione particolare colla società dell'Alta Italia a favore degli impiegati della sola amministrazione dell'interno.

Già altra volta l'onorevole Pissavini muoveva simile lagnanza; e io ebbi allora a dichiarare che se vi era un colpevole, era il solo ministro dell'interno, e che gli altri miei colleghi, non eccettuato il ministro dei lavori pubblici, non avevano avuta alcuna ingerenza in proposito. Ora io ripeto la stessa cosa; se vi è un colpevole, questo colpevole è a voi presente, è il ministro dell'interno.

Ma, se mi permettete, o signori, dirò che vi avrebbe un colpevole anteriore al ministro dell'interno, e sa-

rebbe il Parlamento, il quale, quando approvò la convenzione, ammise fin d'allora una eccezione, giacchè la convenzione stabiliva dei vantaggi particolari per tutti i militari e gli impiegati civili-militari, e non li estendeva alle altre amministrazioni.

Credette egli allora il Parlamento di commettere un'ingiustizia? No certamente. E così, mi pare, non si può senza ingiustizia imputare al ministro dell'interno, se ha cercato di migliorar la condizione de' suoi impiegati. Se il Ministero avesse potuto di più, se egli avesse potuto estendere questa stessa concessione a tutti gli altri impiegati, lo avrebbe fatto ben volentieri; e non mancarono certamente le trattative. Rammenterò anzi, che quando l'onorevole Pissavini fece su quest'argomento la sua prima interrogazione (nella Sessione passata, mi pare, o nel primo periodo della presente), rammenterò che fin d'allora il Ministero promise che se ne sarebbe nuovamente occupato; e il Ministero non dimenticò questa sua promessa, giacchè altre trattative vennero intraprese colla società dell'Alta Italia per estendere agli impiegati di tutte le altre amministrazioni la stessa agevolezza sui biglietti di ferrovia, che erasi accordata agli impiegati del Ministero dell'interno.

Molte difficoltà si misero innanzi come è ben naturale, giacchè la società dell'Alta Italia vedendo che quest'ampliamento di favore poteva pregiudicarla, in quanto che, cessando per l'aumento dei suoi prodotti la garanzia del Governo, tutta quella diminuzione di prezzo sarebbe tornata a suo danno, cercava di sottrarsi richiedendo all'uopo dei compensi. Tra i compensi che chiedeva, vi era quello che i suoi impiegati, rispetto all'imposta sui redditi di ricchezza mobile, venissero pareggiati agli impiegati dello Stato. Ora il ministro delle finanze non reputò conveniente di consentire: gli parve che lo Stato verrebbe a pagare troppo caro il nuovo favore per gli impiegati, e che tornerebbe forse meglio il compensare altrimenti gli impiegati stessi.

Con tutto ciò, non si sono, nè anche al dì d'oggi, troncate le trattative, e vi hanno persone incaricate da parte del Ministero di trattare colla società dell'Alta Italia; perchè con questa società si può venire ad una convenzione, senza incorrere nella difficoltà accennata dall'onorevole Depretis, cioè a dire, che il Governo facesse per avventura una convenzione la quale potesse recare danno da altra parte alla finanza, aumentando il peso della garanzia di quel tanto che sarebbe il vantaggio procurato agli impiegati.

Quindi tutta la questione si riduce a questo: poichè il Governo non potè dapprima ottenere dalle società, che la riduzione dei biglietti per trasporto sulle ferrovie fosse estesa agli impiegati di ogni amministrazione, doveva egli rinunciare intanto al vantaggio che gli era dato di conseguire, quello cioè di procurare questo favore agli impiegati dell'interno? Ecco la que-

stione. Doveva il Governo privare gli impiegati d'una amministrazione di questo favore, perchè ne rimanevano privi gli altri? Se questo era veramente il suo dovere, io dichiaro che ho fatto male, e sono anche pronto a ritrattare quello che ho fatto.

Se l'onorevole Pissavini presenta un ordine del giorno in questo senso, io non lo appoggerò certamente, ma...

PISSAVINI. Domando la parola.

MINISTRO PER L'INTERNO... se questo favore recasse danno agli altri, lo comprenderei; ma io non so perchè il vantaggio degli uni possa diventare odioso a coloro che non ne godono, e massime trattandosi di un vantaggio cui ben presto si spera di far partecipare anche tutti gli altri impiegati.

Farò conoscere ancora all'onorevole Pissavini, che il motivo principale onde è stato mosso il ministro dell'interno a prendere l'iniziativa di queste trattative con la società dell'Alta Italia, è stato un interesse pubblico, quello cioè di ridurre quanto era possibile il prezzo del trasporto dei detenuti e del personale degli ufficiali e delle guardie di pubblica sicurezza che è assai numeroso; onde, come apparisce dal bilancio passivo, al capitolo riguardante questo servizio, ne venne una economia di circa 70,000 lire. Ma benchè questo fosse lo scopo principale, non ho però voluto perdere l'occasione favorevole che si porgeva per fare un vantaggio agli impiegati di un'amministrazione; e non ho insieme ommesso di fare quant'era in me perchè quel vantaggio si accomunasse agli impiegati di tutte le altre amministrazioni.

Io insistei, ripeto, vivamente fin d'allora; insistei in seguito; e benchè i compensi richiesti dalla società dell'Alta Italia siensi respinti, non s'abbandonarono tuttavia le trattative, e spero che potranno essere condotte a buon fine.

Da queste spiegazioni l'onorevole Pissavini può vedere come sia sorta questa convenzione, quali sieno stati i motivi che suggerirono al Governo di farla; quali erano fin d'allora, e quali sono tuttavia i suoi intendimenti in proposito. Egli non può pertanto muovere rimprovero di quel che si è fatto, nè può chiamare in colpa i miei colleghi d'aver trasandato di occuparsi di questo argomento.

PRESIDENTE. L'interrogazione non potendo aver seguito...

PISSAVINI. Io ho chiesto di parlare. Mi permetta. Non ho che una parola a dire.

PRESIDENTE. Io non posso permettere che si apra questa discussione.

PISSAVINI. Non dirò che una sola parola.

Le considerazioni svolte dall'onorevole presidente del Consiglio vengono ad avvalorare il sentimento di giustizia a cui era unicamente ispirata la mia interrogazione.

Nella discussione del 20 novembre, l'onorevole pre-

sidente del Consiglio assicurò la Camera che egli iniziò trattative per estendere a tutti gli altri impiegati dello Stato i vantaggi accordati dalle società ferroviarie solo ad una data categoria d'impiegati, a quelli d'una data amministrazione, sia per incarico speciale affidatogli dal Consiglio stesso dei ministri, sia in forza d'una deliberazione speciale della Camera. Oggi non solo confermò quelle sue dichiarazioni, ma ci promise che quelle trattative saranno dal Governo proseguite per vedere in qual modo e sino a qual punto le agevolanze e le facilitazioni di cui già fruiscono molti impiegati si possano allargare ed estendere a tutti indistintamente.

Or bene, io mi compiaccio delle buone intenzioni e della speranza che, ad onta delle presumibili difficoltà, nutre l'onorevole presidente del Consiglio per giungere ad una completa parificazione di tutti gl'impiegati, e senza più nulla aggiungere mi limito per ora a prendere atto di questa sua esplicita dichiarazione.

PRESIDENTE. Ritengo che l'incidente è esaurito.

DEPRETIS, relatore. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Ma ora non si può aprire una discussione su questo argomento.

DEPRETIS, relatore. Mi perdoni. Mi pare che, trattandosi di una questione la quale si riferisce ad un capitolo del bilancio, debba essere concessa la parola al relatore.

PRESIDENTE. Permetta. La proposta della Commissione del bilancio verrà in discussione a suo tempo, perchè quella ha tratto ai biglietti di favore.

DEPRETIS, relatore. Scusi. Avendo l'onorevole ministro contraddetto in certo modo alla mia affermazione e cercato di rettificare quello che veramente io credo di non aver detto, deve essere permesso anche a me di ristabilire la questione come io l'ho messa; lo farò in brevissime parole.

Io confesserò che forse non mi sono spiegato chiaramente. Il mio ragionamento ha principalmente contemplato il caso che si tratti di compagnie tuttora sovvenzionate dallo Stato. Ma pare che l'onorevole ministro abbia affermato che colle compagnie sovvenzionate attualmente non esiste alcuna convenzione e che sono osservate esattamente quelle tariffe che sono stabilite nella legge. Per questo caso cade, ma solo in parte, la mia argomentazione.

Ma mi permetta l'onorevole ministro e la Camera che io dica che la questione, come è stata posta dall'onorevole Pissavini, io non poteva immaginare che riguardasse solamente quel che si è convenuto colla società dell'Alta Italia e non riguardasse tutte le altre società.

Io ho dichiarato che non conosceva queste convenzioni, e non posso quindi pronunziarmi in modo assoluto. Tuttavia, anche ristrettivamente alla convenzione che mi si dice stipulata colla società dell'Alta Italia, premetto che, quando l'onorevole ministro dice che la società è indipendente, perchè è uscita quest'anno

dalla garanzia e può fare quasi quello che vuole...
(*Diniego dal banco dei ministri*)

Mi permetta: ha detto così.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io quel che voglio dire lo dico aperto.

DEPRETIS, relatore... e che si può liberamente stipulare una convenzione nel senso di quella che fu fatta dal ministro dell'interno e dai ministri della guerra e della marina, quando dice questo, dice cosa inesatta.

Io capisco che dal lato finanziario una convenzione come quella che dicesi stipulata, per ora, è innocua per lo Stato, perchè il suo bilancio non soffre alcuna variazione; ma la società dell'Alta Italia può vedere diminuiti i suoi introiti, possono quindi rivivere gli obblighi finanziari del Governo, e, se non si è stabilito almeno una clausola risolutiva per quell'evenienza, io dico che la legalità non è rispettata. E del resto rimane sempre l'obbiezione da me fatta sul divieto della legge di ogni tariffa di preferenza.

L'onorevole ministro mi ha indicato le tasse delle tariffe vigenti: io ho qui la legge dinanzi a me, e non voleva certamente parlare di questa materia senza conoscere le tariffe, nè si può accagionare il Parlamento di aver fatto delle tariffe speciali per militari e per trasporti governativi. In tutte le leggi di concessione di ferrovie c'è una tariffa speciale per certi e determinati servizi, per militari, per le guardie di pubblica sicurezza, per le guardie doganali, per detenuti, ecc. Ma si stia nei limiti di questa tariffa che la legge ha approvato, la quale poi, notatelo bene, parla di *trasporto di oggetti e di persone per conto del Governo*. Ora, finchè si tratta della società dell'Alta Italia, la quale è uscita dalla garanzia, ripeto, non c'è danno finanziario, almeno per adesso, ma credo che veramente queste convenzioni non si limitino esattamente alla società dell'Alta Italia.

Voce dal banco dei ministri. Ma sì.

DEPRETIS, relatore. Io vedo che si usano dappertutto queste tariffe diminuite.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ma no.

DEPRETIS, relatore. Se mi dicono di no, io non avrei più nulla da aggiungere, ma...

MINISTRO PER L'INTERNO. Ho già dichiarato parecchie volte che la convenzione stipulata dal Ministero dell'interno non è stata stipulata che colla società dell'Alta Italia, non riguarda che la rete ferroviaria dell'Alta Italia.

DEPRETIS, relatore. Ma le altre convenzioni stipulate dal Ministero della guerra e della marina sono per tutte le società?

MINISTRO PER L'INTERNO. Certamente.

DEPRETIS, relatore. Ma allora mi permetta l'onorevole ministro per i lavori pubblici che io gli dica che le disposizioni delle leggi vigenti sono tassative ed esplicite nel senso che la riduzione si limiti ai soli trasporti che si fanno per conto del Governo. E, siccome in forza

di queste convenzioni la tariffa di favore è accordata a tutti gli ufficiali ed assimilati che viaggiano anche per conto proprio, in questi casi è evidente che si derogava alla legge e si viene a far pagare, come ho giustamente affermato, sul fondo delle garanzie una spesa che dovrebbe figurare sul bilancio della guerra e della marina.

MINISTRO PER L'INTERNO. Data dall'epoca della convenzione; probabilmente c'era lei ministro.

DEPRETIS, relatore. Sarà un poco difficile, perchè allora quelle società erano microscopiche.

Una voce. Data dal 1869.

MINISTRO PER L'INTERNO. La convenzione per i militari c'è sempre stata.

Una voce. Per gli ufficiali, no.

PISSAVINI. L'aveva stipulata il ministro Govone.

MINISTRO PER L'INTERNO. L'ultima, ma io parlo della prima che vi era già; Govone non ha fatto che estenderla.

DEPRETIS, relatore. Io non l'ho fatta certo. Se ve ne sono di fatte prima del diluvio io non le conosco. (*ilarità*)

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

Onorevole relatore, riferisca sul capitolo 22.

Richiamo l'attenzione della Camera al capitolo 22 che è rimasto sospeso e che porta per titolo *Sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate di società private* (Spese fisse).

DEPRETIS, relatore. La mia relazione sul capitolo 22 del bilancio sarà molto breve.

La spesa che è registrata in questo capitolo riguarda il personale destinato alla sorveglianza sull'esercizio delle strade ferrate. Nell'anno 1872 era proposta per questo capitolo una spesa di 268,000 lire. Quando venne in discussione il bilancio definitivo, il ministro propose un aumento di lire 50,000, che fu accettato dalla Commissione e dalla Camera pel semestre che rimaneva del 1872, cioè per lire 25,000. Il ministro si riservò di far l'organico e lo fece.

La somma stanziata nel bilancio, giusta la proposta della Commissione, è quella che fu rettificata e stabilita dallo stesso ministro delle finanze e che corrisponde all'organico approvato il 27 settembre 1872.

In seguito l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha trovato insufficiente questa somma ed ha proposto l'aumento di altre 35,000 mila lire. La Commissione ha creduto che non fosse conveniente di dipartirsi dalla cifra nell'organico stabilita, ma nello stesso tempo non esitò a dichiarare che, se l'onorevole ministro, valutando meglio i bisogni della sua amministrazione, crede conveniente di rifare l'organico e di presentare un aumento di spesa sul nuovo organico rifatto quando venga in discussione il bilancio definitivo, questo la Commissione non intende che gli sia impedito. In occasione del bilancio definitivo e dietro l'esame del nuovo organico, la spesa di questo capitolo

potrà essere rettificata. E con queste conclusioni la Commissione, stimando di avere annuente l'onorevole ministro, prega la Camera a mantenere la cifra come è stata proposta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Convengo che la cifra possa essere mantenuta quale è stata proposta dalla Commissione, riservandomi di introdurre nel bilancio definitivo quelle variazioni che saranno necessarie.

PRESIDENTE. Onorevole Corbetta, ella è iscritto su questo capitolo.

CORBETTA. Per assecondare le giuste raccomandazioni di brevità fatte dal presidente, io non entrerei per nulla nel merito di questo capitolo, come mi sarei proposto di fare. Limiterò le mie parole ad una semplice raccomandazione o meglio al rinnovamento di una preghiera che ho già fatta all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Infatti, nella discussione sui bilanci di definitiva previsione del 1872, tanto io quanto il mio amico il deputato Giudici, che sono spiacenti di non vedere al suo posto, segnalavamo al ministro i grandissimi difetti di sorveglianza che verificavansi sulla linea tra Milano e Camerlata...

Una voce vicino all'oratore. Su tutte!

CORBETTA. Su tutte, mi soggiungono gli amici. Ciò vuol dire che, nel caso concreto, si può veramente dire *ab uno disce omnes*. Ma è anche certo che gli inconvenienti e gli abusi che succedono su quella linea sono veramente straordinari, almeno messa a raffronto di quanto avviene sulle altre linee esercitate dalla società dell'Alta Italia.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella tornata del 19 giugno ultimo scorso, ci prometteva di prendere nella maggiore considerazione le nostre domande e censure; ma, in verità, il male si è peggiorato.

Io non voglio fare nessuna colpa speciale all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha avuto in quest'anno la gravissima cura delle inondazioni; ma infine qualche cosa si poteva fare o si può, mentre finora nulla si è fatto.

In primo luogo da noi si chiedeva che sulla linea Milano-Camerlata fosse iniziato almeno un treno diretto al giorno. L'onorevole ministro sa perfettamente come questa linea congiunga il nostro commercio, per dirla con una frase molto generale, con quello dell'Europa centrale; e quindi non può sconoscere l'importanza di questa linea. Ora, perchè non si è mai potuto ottenere dalla società dell'Alta Italia almeno un treno diretto al giorno, il quale sarebbe assai facile a mettersi nelle lunghe soste che fa l'orario ora in corso, e che è reclamato dai bisogni del commercio e dai numerosi passeggeri?

Ma questo non è tutto: la questione sta nel modo con cui il servizio si fa, il quale, si assicuri l'onorevole ministro, non potrebbe essere peggiore.

Io non intendo certo segnalare alla Camera molti

esempi a conforto della mia asserzione, per non abusare della sua pazienza; ma essi son noti a tutti quelli fra' miei colleghi che hanno avuto la sfortuna di provare come su quella linea il servizio sia fatto. Qualche volta dei viaggiatori con biglietto di prima classe sono costretti ad andare in vetture di terza, e, per contrario, viaggiatori muniti di biglietti di terza hanno il privilegio non chiesto di andare in prima.

All'epoca della esposizione industriale avvenuta quest'anno a Como, sono succeduti disordini che realmente esigono che l'onorevole ministro se ne occupi, onde non abbiano a ripetersi. Io ne citerò uno solo fra i moltissimi.

La società dell'Alta Italia, un giorno in cui era indetta una illuminazione a Como, ha fatto una corsa di piacere, ed ha distribuiti i biglietti per un certo numero di viaggiatori per andata e ritorno. Sa l'onorevole ministro ciò che è avvenuto nella notte? Al ritorno gran parte dei viaggiatori fu tenuta a serenare o, dirò meglio, a diguazzare sotto un'acqua dirottissima sino a tre ore di notte, finchè fu chiamato un altro treno da Milano. E sa come la società dell'Alta Italia rispondeva? Rispondeva che non era prevedibile tanto concorso di passeggeri, mentre essa medesima aveva dato dai suoi sportelli i biglietti per la gita di piacere. Può considerare l'onorevole ministro quale gita di piacere sia stata quella! (*Si ride*)

Ma io non voglio, come dissi, ripetere qui molti altri esempi che potrei citare a dimostrazione del come sia fatto quel servizio. Potrei leggere un'infinità di risposte della società ai molti reclami. La risposta è sempre dello stesso tenore, cioè essere l'inconveniente lamentato verissimo, ma infine tale che era imprevedibile, mentre nella maggior parte dei casi si assicuri l'onorevole ministro che era prevedibile da tutti, se ne togli forse l'amministrazione della società.

Da ciò cosa ne viene? Che il pubblico fa il suo giudizio, e comincia a mormorare che un tantino ci potrebbe entrare anche il Governo, e che la colpa proviene dal modo cui si esercita la sorveglianza governativa.

Io ho veduto sulla gazzetta ufficiale la pianta organica del 27 settembre 1872 sul commissariato di sorveglianza, ed ho veduto anche che quella sorveglianza, la quale si riferisce specialmente alle stazioni ferroviarie, è assolutamente insufficiente.

Io non vorrei ripetere a memoria quella cifra, ma mi pare che si tratti di poche migliaia di lire, che non si arrivi alle 50,000 lire. E se la cosa non va, se si esige un altro e più ampio personale, come mi pare che conchiudesse poco fa l'onorevole Depretis, io credo che la Camera voterà i fondi, quando in questa riorganizzazione della pianta organica di sorveglianza, che credo sia ancora in uno stato di provvisorietà,

essa ravvisi il mezzo per ottenere sulle diverse linee ferroviarie un miglior servizio.

Ma ci è qualche cosa di peggio che io debbo segnalare all'onorevole ministro.

Si pretenda che i commissari governativi qualche volta fanno anche i loro rapporti, ma che essi dormono lungamente sugli scrittoi del Ministero. Io non voglio dire che questa colpa sia ascrivibile all'onorevole ministro dei lavori pubblici, di cui conosco tutta la solerzia e tutta l'attività, nè più specialmente all'amministrazione da esso presieduta; ma non è men vero che questi fatti si verificano. Ma il pubblico dice qualche cosa di più, per esempio che alcuni commissari, i quali fanno il loro dovere per bene, spesso sono rimeritati in tutt'altro modo di quello con cui dovrebbero esserlo, e par quasi si apprezzi o si desideri apprezzare di più il loro silenzio.

Al punto in cui è giunta la discussione, non credo di aggiungere altre parole, giacchè non vorrei mancare alla promessa di brevità. Epperò mi riassumo, domandando all'onorevole ministro se egli non crede di poter darmi affidamento che inizierà pratiche presso la società dell'Alta Italia perchè: in primo luogo, sia ordinato un treno diretto giornaliero tra Camerlata e Milano; in secondo luogo si provveda a che il servizio di questa importantissima linea, la quale, oltre ai rapporti economici internazionali, corre in una plaga di paese ricco ed attivo, si faccia nel modo almeno che la società dell'Alta Italia sa adoperare sopra altre linee.

All'onorevole ministro non domando una strada non domando denari, non domando cosa che richieda studi, ma domando una cosa che può essere fatta immediatamente. Spero che l'onorevole Devincenzi, il quale è tanto pronto a correre dovunque si presentano dei mali, dovunque si fanno udire lamentazioni, vorrà provvedere, e provvedere non, come diceva poco fa rispondendo ad un oratore, per modo di dire, ma efficacemente, onde abbiano a cessare i disordini e le lacune che io son venuto lamentando.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serafini.

(*Non è presente.*)

L'onorevole Giani.

(*Non è presente.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Righi.

RIGHI. Fui molto lieto quando in una delle recenti tornate vidi come da tutte le parti della Camera e specialmente dalle egregie individualità che personificano in loro stesse la rappresentanza degli opposti partiti, venisse richiamato il Governo a far sì che le provincie venete, per ciò che riflette le condizioni ferroviarie, venissero poste al livello delle esigenze dei tempi e si abbia ad agire per modo che venga alle stesse impartito un trattamento almeno eguale a quello di tutte le

altre provincie italiane, alle quali tutte sono indiscutibilmente inferiori di lunga mano per ciò che riflette le reti ferroviarie. Quando considero l'atteggiamento preso e seguito per impulso connaturale dalla deputazione veneta di fronte al Governo, per tutto ciò che riflette le questioni politiche, sono certamente lieto, e la mia soddisfazione diventa massima scorgendo come, per tutto ciò che riflette il benessere materiale di quelle provincie, in rapporto alle reti ferroviarie, il nostro contegno riservato bensì, ma altrettanto esplicito nella manifestazione dei giusti nostri desiderii, abbia ingenerato una condizione tale da indurre gli onorevoli nostri colleghi, indipendentemente affatto dal colore politico al quale appartengono, a prendere in oggi egli stessi l'iniziativa nobilissima presso il potere esecutivo perchè venga alle provincie della Venezia accordato almeno quella eguaglianza di trattamento con tutte le altre provincie italiane, a cui hanno diritto.

Ciò detto, brevemente, sotto tale rapporto, richiamerò l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici a considerare come egli debba con tutta sollecitudine concorrere, come concorrerà certamente, col migliore suo intendimento a sviluppare le nuove linee che sono già progettate da costruirsi nel Veneto, di conformità a ciò che dissero ampiamente gli onorevoli Minghetti, Rattazzi e Depretis.

Questo programma però, che si appoggia alla costruzione delle nuove linee, come è naturale, ha bisogno di un certo periodo di tempo perchè possa venire convenientemente attuato. Infrattanto io credo siavi altro mezzo, ricorrendo al quale possiamo riprometterci un vantaggio immediato per le nostre provincie, e questo mezzo si è quello precisamente di provvedere meglio che non siasi fatto finora al servizio delle linee, pochissime gli è vero, ma ad ogni modo di quelle linee che sono nel Veneto oggi pur sussistenti.

Accenno, non sviluppo, per non far perdere tempo alla Camera. Nessuno avrà posto mente che le provincie venete, le quali sono naturalmente in immediato contatto con due grandi valichi alpini, quello del Scemmering e quello del Brennero, il cui sbocco, e specialmente quello di quest'ultimo, è precisamente in nostre mani, nessuno potrà credere che questi due grandi valichi, che i convogli i quali partono e arrivano da oltre Alpi, non siano congiunti con un treno diretto qualsiasi, nè con l'Italia del mezzogiorno, nè colle sue provincie occidentali ed orientali.

Dico questo perchè una tale lacuna è assolutamente incredibile, quando la si voglia porre di fronte alla febbre nobilissima colla quale cerchiamo di forare le Alpi, di sbarazzarci di questa cerchia di granito che ci imprigiona da ogni parte per dar sfogo alla nostra attività, al nostro commercio; io dico questo perchè ogni qualvolta noi abbiamo fatto reclami al ministro dei lavori pubblici, ci veniva risposto: abbiate un po' di pazienza; tra pochissimi mesi andrà ad aprirsi il tronco

di ferrovia che unisce direttamente Verona con Bologna per la via di Mantova e Modena, e in allora verrà posto in attività il treno diretto, ed il ministro invece avrebbe più tardi contro operato l'attuazione delle sue stesse promesse.

Ed invero, con immensa nostra sorpresa, accadde che nel mentre le nostre provincie con vera prodigalità, piuttosto che con abbastanza maturato consiglio, concorsero per oltre 6 milioni nella spesa per la costruzione di questa linea, e fecero tanto sacrificio precisamente ed unicamente forse all'oggetto di poterla avere in esercizio nel più breve tempo possibile, il ministro dei lavori pubblici si lasciò trarre ad accettare la discussione intorno alla sostituzione del ponte stabile al ponte provvisorio da farsi sul Po, e colle sue concessioni ha fatto sì che quella linea che doveva essere aperta nella primavera del 1872, non lo sarà neppure forse agli ultimi mesi del presente anno. In allora pare che la linea Mantova-Modena possa essere percorsa intieramente dalla locomotiva; ma essa rimarrà ad ogni modo per lunghissimo tempo ancora interrotta e discontinua, essendo necessario di fare il trasbordo sulle rive del Po, atteso il più lungo tempo che occorre per la costruzione del ponte stabile invece del provvisorio, com'era stato stabilito nella convenzione firmata dalle provincie.

Ora domando se possa accettarsi tutto ciò quale una conveniente usufruttuazione di una linea tanto importante e per la cui costruzione Verona, Mantova e Modena hanno fatto il sacrificio di concorrere per una cifra sì rilevante quale è quella di sei milioni di lire.

Io ho detto tutto questo non già per recriminare gratuitamente intorno a fatti che sono compiuti, ma soltanto acciocchè l'onorevole ministro voglia compiacersi di tenere bene fissa l'attenzione acciò i nuovi termini, per quanto lunghi essi sieno, non vengano ulteriormente violati dalla società assuntrice.

Avvi un'altra questione sulla quale richiamo l'attenzione del ministro, e questa si è che la società dell'Alta Italia, cominciando a fare in materia di servizio ferroviario il forellino col succhiello, si apre poi l'adito a degli abusi di maggiore importanza. Anche qui, attese le condizioni di tempo, io accenno e non sviluppo. A Verona vi sono due stazioni, una principale, l'altra secondaria.

Nella stazione secondaria si cominciò dapprima a sopprimere i treni diretti; la cittadinanza se ne dolse, ma tacque: che cosa ne derivò? Che ora si comincia a fare la questione della soppressione della stazione. *(Interruzione del ministro dei lavori pubblici)*

L'atto primo di acquiescenza, per soverchia nostra moderazione, fu quasi peccaminoso, e, per gli effetti che egli minaccia di produrre a tutto nostro danno, comincio proprio a sospettare che la moderazione in alcuni casi diventi un vero peccato *(Bravo! a sinistra)*;

giacchè gli accorti se ne approfittano, e la società dell'Alta Italia ora si propone addirittura di sopprimere l'intera stazione di Porta Nuova.

Qual è l'argomento che viene invocato dall'Alta Italia? Che noi non abbiamo diritto di opporci, che il suo legittimo contraddittore è il Ministero; ed essa ha ragione, come abbiamo ragione pur noi di pretendere che il Ministero ci protegga contro ogni intemperanza che ci arrechi dei danni non necessari.

L'argomento validissimo col quale ci si dice che vi sono delle città di maggiore importanza di Verona che hanno una sola stazione ferroviaria, lo riconosco anch'io; ma giova osservare come le altre città non si trovino già nella condizione in cui sono le stazioni di Verona.

Basta a tale oggetto osservare che la stazione principale venne posta a sinistra d'Adige perchè l'Austria, per motivi strategici, non volle venisse fatta sulla destra, come sarebbe stato reclamato dalle condizioni topografiche e dalle esigenze dei commerci e dal movimento ferroviario in rapporto alla città ed alla provincia; basta osservare che laddove in oggi si vorrebbe sopprimere la stazione secondaria si riconosce dalla stessa società dell'Alta Italia la necessità più o meno immediata di costruire la stazione principale.

La società dell'Alta Italia, a quanto io credo, fa tanta rissa per riuscire a sopprimere la stazione secondaria di Porta Nuova appunto pel motivo che, occorrendole di costruire in quella località la stazione principale, essa tenta in questo modo di forzare il municipio a concorrere in quella spesa che dovrebbe stare tutta a suo carico.

Non mi dilungo di più; io ho parlato brevemente, ma chiaro, ed ho fatto queste considerazioni all'unico scopo che il ministro, fra le altre mille che gli furono fatte, voglia tenerle presenti alla sua memoria quando la relativa questione gli verrà assoggettata.

TAMAIÒ. Nell'approvare immensamente le cose dette dall'onorevole preopinante, non ho che da aggiungere un'altra piccola osservazione, e spero che il signor ministro vorrà farne conto, acciocchè la società dell'Alta Italia in qualche modo sia frenata e disciplinata un po' meglio.

Per miei affari particolari, giorni fa, cioè al principio di questo mese, andai a Trieste, ed osservai nel mio viaggio delle cose veramente dolorosissime. Entrando nella nostra frontiera, si riceve un'impressione tutt'altro che favorevole alla nostra dignità nazionale. Ed è per questo che io voglio intrattenere un momento la Camera.

Si parte da Trieste, dove c'è una stazione bene illuminata, dove s'incontrano ufficiali addetti al servizio i quali trattano tutti i passeggeri con ogni riguardo. Si viene da Cormons fino a Nabresina, e tutto procede con soddisfazione.

Ma appena disgraziatamente (e mi duole di dover

ciò dire) si entra nel nostro territorio, ecco che immediatamente si muta la scena. Quando si viene ad aver che fare coi nostri impiegati, li troviamo tutti di un malumore che è qualche cosa di serio. (*ilarità*) Sono immense le sgarbatezze, inaudite le bestemmie, perchè scarso il personale attivo, ed il servizio superiore alle forze. E questo è tanto più da lamentare, in quanto che i viaggiatori cominciano appunto dal primo momento che toccano il territorio nostro a ricevere una cattiva impressione a nostro riguardo. Queste paiono tali cose che non si dovrebbero forse dire alla Camera, ma io credo di doverle dire per soggiungere ad un tempo che la nazione e neppure il signor ministro non ci hanno colpa, ma che sono le società quelle che in molte parti fanno sì che i forestieri abbiano a giudicarci poco favorevolmente.

Percorso così un bel tratto del nostro paese, eccoci finalmente ad Udine. A quella stazione si può dire che non c'era illuminazione: pareva d'essere dinanzi ad un quadro di Gherardo delle Notti.

Ho visto io stesso uno dei principali impiegati della casa imperiale di Russia il quale non sapeva darsi pace di tanta oscurità. Ed allora, dietro le sue espressioni, sbucarono fuori a rischiarare le tenebre, e chi gli portava un baule, chi un'altra cosa, arrabattandosi senza ordine e senza modo. E tra questi vi era un impiegato sanitario con una padella di suffumigi!

Allora io mi rivolsi al direttore della dogana e gli domandai: ma questi signori della strada ferrata non illuminano mai questa stazione? Ed egli: C'è troppa economia ora in Italia; e la stessa cosa fanno anche gli impiegati della nostra società, e così di seguito.

Ora io, per non fare perdere tempo alla Camera ed al signor ministro, mi trovo nella necessità di chiedere che almeno si cerchi in qualche modo di far sì che la nostra dignità, dall'uno e dall'altro di questi sbocchi, sia mantenuta, e si procuri di mostrare che siamo gente civile, se non più delle altre nazioni, almeno allo stesso grado.

Ho finito per non darvi noia.

SORMANI-MORETTI. Io domando la parola quasi per un fatto personale.

Non voglio però intrattenere la Camera; ma siccome, rilevando una mia interruzione, l'onorevole ministro disse che noi abbiamo delle tariffe per i viaggiatori che non sono delle più alte in Europa, io mi permetto di insistere su questo punto, del quale già parlai altra volta alla Camera, giacchè io credo precisamente che le nostre tariffe per i viaggiatori appaiono certamente fra le più alte in Europa; anzi, per quanto a me consti, sono finora le più alte.

L'altra volta l'onorevole ministro che sedeva a quel banco per il Ministero dei lavori pubblici, ed era il rimpianto Pasini, rispondendo agli appunti che io gli faceva sulle tariffe, indicò le cifre portate dalle nostre convenzioni colle società ferroviarie, ma dimenticò che

noi abbiamo, oltre a quelle, i decimi di guerra, le tasse di bollo e che sopra tutte le linee dove si fanno dei treni diretti, noi abbiamo un aumento ancor più alto del normale per questi treni speciali, nel mentre che poi in questi treni non v'è che la prima classe od al più la prima e la seconda classe.

È da porre inoltre in conto che in quasi tutte le ferrovie d'Europa si hanno trenta chilogrammi...

PRESIDENTE. Onorevole Sormani, ora lo ha accennato, ma ciò è fuori del capitolo.

SORMANI-MORETTI. Ho finito. Si hanno trenta chilogrammi di abbuono per i bagagli, ed in Italia si deve pagare anche per un solo chilogramma.

Questo ho detto per appurare un'osservazione che ho fatta e che mi è stata contestata, ed onde pregare il signor ministro di volere verificare meglio questi confronti dei prezzi delle tariffe ferroviarie europee, e consultando i libri e i documenti che sono pubblici, di volere meglio chiarire la cosa nell'interesse comune.

Sopra la questione della vigilanza governativa, altra volta, in occasione della discussione dell'ultimo bilancio 1872, io aveva pregato il ministro a voler presentare e porre in discussione al Parlamento il progetto sulla vigilanza governativa per le strade ferrate che egli dice di avere preparato in seguito alle risultanze e relazioni della apposita Commissione nominata già dietro un ordine del giorno della Camera.

Ricordo oggi, ed insisto sopra questa domanda, che si venga a determinare in modo preciso e per legge come si intenda ordinare un così delicato ed importante servizio; e però mi associo di buon grado all'ordine del giorno proposto su di ciò dalla Commissione del bilancio.

LACAVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Proprio su questo capitolo?

LACAVA. Sì.

PRESIDENTE. Parli.

LACAVA. Permetta la Camera che io richiami un poco la sua attenzione sulla condizione dei treni che io chiamerei *diretti-omnibus* delle ferrovie romane, da Napoli a Roma e viceversa. Sta scritto negli orari che vi sono due treni diretti da Roma e due diretti da Napoli, ma al contrario invece, e credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non mi smentirà perchè spesso egli ha viaggiato su quella linea, al contrario, diceva, si osserva che quando si parte da Napoli e si viene a Roma, arrivati a Ceprano, il treno comincia ad essere *omnibus*, e viceversa poi quando si va da Roma a Napoli, arrivati a Capua, il treno da diretto diventa *omnibus*. Questo fatto giustifica ciò che io diceva poco fa, chiamando questi treni *diretti omnibus*!

Intendo pure richiamare la vostra attenzione anche sopra un altro punto, vale a dire che i treni partono bensì all'ora fissata negli orari ma arrivano poi ordinariamente con un ritardo spesso di ore intere perchè o vanno a rilento o fermano al di là del tempo pre-

scritto nelle stazioni intermedie. È necessario quindi che il signor ministro provveda a questa condizione di cose la quale non si verifica una sola volta.

Nulla dirò poi riguardo al servizio d'illuminazione e di riscaldamento negli scompartimenti. Quando si arriva a Ceprano, è fortuna per un viaggiatore se può avere uno scaldapiedi, ed è vera ventura se il lume sepolcrale del suo scompartimento lo accompagna fino alla fine del suo viaggio.

Sono queste le osservazioni che io intendeva fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e voglio augurarmi che egli colla solita sua energia, non simile a quella dei treni *omnibus* celeri (*Si ride*), vorrà avere la compiacenza di provvedere in proposito.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Gabelli.

GABELLI. Io non aveva alcuna intenzione di parlare, ma le osservazioni fatte dall'onorevole Lacava mi spingono a dirigere una semplicissima domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Nella seduta del 16 aprile egli diceva che la rinnovazione del binario da Roma a Napoli sarebbe compiuta press'a poco al 15 maggio o poco più. La rinnovazione del binario è cosa importantissima appunto per raggiungere la velocità occorrente pel treno diretto da Roma a Napoli. Ora io so che questo binario ancora non è compiuto; spero che non si avveri la mia previsione, cioè che sia compiuto nel 1880; ma nonostante pregherei l'onorevole ministro a dire in quale condizione sia questa rinnovazione e quando si possa sperare di vederla compiuta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io restringerò la mia risposta in pochissime parole, perchè credo che tutti sentiamo il bisogno di ultimare questa discussione, che certamente ormai è lunghissima.

Voci. È un treno *omnibus*. (*Si ride*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi si dice da qualcuno che è un treno *omnibus*, ma io credo che sia molto meno celere.

Cominciando in senso inverso dell'ordine delle domande, dirò all'onorevole Gabelli che, nelle condizioni in cui il Governo si è trovato e si trova verso la società delle Romane, ha dovuto provvedere che pure fossero fatti i lavori più urgenti.

Convengo con l'onorevole Gabelli che sarebbe utilissima cosa che fossero rinnovati i pochi chilometri di ferrovia che ancora restano a rinnovarsi tra Napoli e Roma con la sostituzione delle rotaie; ma credo che l'onorevole Gabelli converrà con me, che v'erano e vi sono ancora delle cose molto più urgenti.

Quanto all'onorevole Lacava, essendo questa una questione di orario, io raccomanderò all'amministrazione di tenere conto delle sue osservazioni; e se si potranno fare dei miglioramenti, sicuramente si faranno.

Io non parlo nè degli scaldapiedi nè dell'illuminazione (*Si ride*); solamente posso dire, che ordinerò alla

mia amministrazione di esaminare se gli inconvenienti sieno così gravi come furono descritti, e di procurare che non abbiano a rinnovarsi.

TAMAIÒ. Grazie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Però non posso al tutto convenire che quella stessa società, le cui linee partono da Trieste e percorrono poi l'Italia, mantenga tanta differenza di servizio fra una stazione e l'altra. Ma, trattandosi di cose di fatto, egli è bene raccoglierte, come è mio costume, ed investigare la ragioni per cui si verificano.

L'onorevole Righi si assicuri, che è ed è stato sempre desiderio dell'amministrazione, che un altro treno diretto possa congiungersi cogli arrivi tanto dal lato del Brennero, quanto dal lato del Sömmering. A provare all'onorevole Righi, che l'amministrazione si occupa di questa questione, dirò che abbiamo sollecitato le ferrovie straniere a porsi d'accordo colle ferrovie nostre onde stabilire treni diretti che, partendo sia da Vienna, sia dalle parti nordiche d'Europa sino a Berlino, possano comunicare colla capitale del regno. Ma a questo scopo occorrono modificazioni negli orari tanto nell'interno, quanto fuori d'Italia; e queste modificazioni si stanno sollecitando non solamente dal nostro Governo, ma anche da altri Governi, ai quali pure interessa che un treno celere, partendo dal nord d'Europa, arrivi alla nostra capitale.

Sa bene la Camera quanto siano difficili le combinazioni specialmente con società straniere; ed io non solamente riconosco che, specialmente nell'interesse delle provincie venete, vi debbano essere dei treni diretti, i quali si rannodino agli arrivi del Brennero ed agli arrivi del Sömmering, ma ammetto pure la necessità di tentare delle grandi modifiche nelle corse da Verona a Berlino, essendo questa una principalissima necessità per la vita commerciale e per l'avvenire del porto di Venezia. Ed in questo desiderio il Governo italiano non è solo.

Quanto alla strada da Mantova a Modena, l'onorevole Righi avrà letta la relazione che è allegata al bilancio; quindi non credo dover aggiungere altro.

La questione delle due stazioni di Verona, accennata dall'onorevole Righi, ancora non è venuta all'amministrazione centrale, riguardando essa specialmente la società dell'Alta Italia e il municipio, quale interprete dei desiderii di certi quartieri della città. Ne ho sentito parlare lungamente, ma sempre mi sono riservato il mio giudizio, perchè venendo al Ministero possa io esser libero di prendere quella decisione, che sarà la più giusta.

L'onorevole Corbetta richiamava l'attenzione mia sulla ferrovia da Milano a Camerlata.

Ho qui una nota intorno al modo con cui si fa il servizio su questa linea.

Sa l'onorevole Corbetta che fra Milano e Camerlata vi sono quattro treni giornalieri di andata e

di ritorno. Il grande desiderio della Camera di commercio di Como è quello di avere un treno diretto, ed io dico che ha ragione; e tanto è vero che si è provveduto perchè, nel preparare il nuovo orario, abbia la società dell'Alta Italia a soddisfare questo giusto desiderio.

CORBETTA. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Vede bene dunque l'onorevole Corbetta che noi non avevamo dimenticato i suoi desiderii.

Quello poi che avrei bramato si è, o che l'onorevole Corbetta non avesse raccolto certe voci o che avesse dato loro meno autorità, inquantochè possono offendere non dirò il ministro ma l'amministrazione; ma poichè queste voci furono portate alla Camera, dirò che le medesime non mi risultano fondate, e perciò chi è alla testa dell'amministrazione non è nel caso di dover richiamare i suoi impiegati all'adempimento del proprio dovere. Io posso attestare da mia parte che l'amministrazione delle ferrovie, ogni quindici giorni per alcuni affari, ogni mese per altri, mi presenta le relazioni sull'andamento del servizio e sui rapporti dei commissari governativi, e contemporaneamente mi fa le proposte per provvedere. Nè mi sono mai avveduto che fosse desiderio dell'amministrazione governativa che questi rapporti non fossero fatti, o che le cose non fossero esposte nella loro verità.

CORBETTA. Non ho detto la sua.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono contentissimo che l'onorevole Corbetta non abbia inteso di dare questa interpretazione.

Ma poichè molto mi preme che parole di un uomo così autorevole come è il deputato Corbetta non siano frantese, così io le ho volute raccogliere, e sono lieto che lo stesso onorevole Corbetta mi dica non essere stato questo il senso delle sue osservazioni.

Stia certo d'altra parte l'onorevole Corbetta, che i nostri commissari riferiscono diligentemente al Ministero sull'andamento del loro servizio, e che l'amministrazione centrale esamina e studia tutte quelle osservazioni che possono tendere a migliorarlo.

Io non dirò che presso talune società non si trovino qualche volta degli ostacoli per ottenere l'esecuzione di alcuni provvedimenti, ma si assicuri l'onorevole Corbetta che questa è una specie di lotta a cui siamo esposti, e che sosteniamo giornalmente pel maggior vantaggio del pubblico.

PRESIDENTE. L'onorevole Corbetta ha la parola.

CORBETTA. Io ringrazio l'onorevole ministro dell'affidamento che egli mi ha dato per quanto riguarda il treno diretto da Camerlata a Milano. In quanto alle osservazioni che io ho fatte sulla sorveglianza governativa e, dirò così, sull'ingerenza dell'amministrazione centrale al riguardo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici deve avere notato come io non ho attribuito

all'amministrazione attuale i difetti di cui ho discusso. Sapeva perfettamente che questa specie di trascuranza si era venuta man mano modificando e diminuendo dacchè l'onorevole Devincenzi presiede all'amministrazione dei lavori pubblici.

In ogni modo, ringraziandolo delle troppo benevole parole che egli ha voluto dire al mio indirizzo, io prendo atto della dichiarazione che egli continuerà sollecitamente a far sì che questa sorveglianza dei commissari governativi sia più proficua sulla linea Camerlata-Milano. E siccome in questi giorni egli ha raccolti molti ringraziamenti, per cui certo non sentirà bisogno dei miei, io aspetto a farglieli ancora più espliciti e cordiali quando i fatti succederanno alle promesse ed agli affidamenti suoi.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato lo stanziamento del capitolo 22, « Sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate di società private in lire 317,500. »

DEPRETIS, relatore. E la proposta della Commissione?

PRESIDENTE. Onorevole relatore, io proporrei che prima si esaurissero i diversi capitoli che rimasero sospesi e sono ancora a discutersi; finito il bilancio, darò comunicazione alla Camera dell'ordine del giorno che la Commissione propone nella sua relazione, e la Camera delibererà sul medesimo. Così mi sembra che si farà strada più facilmente.

DEPRETIS, relatore. Va bene.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, si seguirà questo sistema.

La discussione è rimasta sospesa al capitolo 174 sul quale non vi è alcun oratore iscritto.

Strade ferrate. — Capitolo 174. Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese fisse), lire 245,500.

Capitolo 175. Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese variabili), lire 75,000.

Capitolo 176. Spese per la Commissione di liquidazione della contabilità arretrata delle ferrovie dell'Alta Italia, lire 30,000.

Capitolo 177. Ferrovia del litorale ligure.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Luigi.

FARINA LUIGI. Quando nell'anno scorso si parlava su questo capitolo nel bilancio definitivo, io ebbi a muovere molte lagnanze intorno all'esecuzione dei lavori della ferrovia del litorale ligure. L'onorevole ministro mi ha promesso di rimediare a molte cose; e, ad onor del vero, bisogna che dica che ha dati dei provvedimenti che, in parte, hanno agevolato a dare un impulso ai lavori di quel tronco di ferrovia. Ma lo stesso, a senso mio, ha troppa deferenza verso persone le quali appartengono ad una arciconfraternita di mutua ammirazione, che non fanno che lodarsi l'uno coll'al-

tro, che si coprono rispettivamente i difetti (*Si ride*), ma che non lavorano in modo da corrispondere alla aspettazione del pubblico, il quale in conseguenza non si sente disposto ad applaudire agli elogi prodigatisi da queste persone, perchè vede le cose mal fatte.

Sappia l'onorevole ministro che diverse gallerie si sono dovute abbandonare, altre non si sa nemmeno più dove fossero, altre si son dovute cambiare; in molti siti bisogna mutare assolutamente il tracciamento di questa ferrovia.

Vi sono inoltre dei lavori malissimamente eseguiti, altri oltremodo ritardati per colpa dell'amministrazione governativa, avvegnachè gl'impresari si difendono dalle accuse di ritardo dicendo che il mare essendo stato sempre burrascoso, ciò ha loro impedito di provvedersi del necessario materiale per procedere alla costruzione.

Ma io questo argomento lo ritorco specialmente contro dell'amministrazione, poichè comprendeva bene che si trattava di costruire vicino al lido del mare, e che nella primavera scorsa doveva ordinare che si facessero i preparativi necessari onde procedere a questi lavori. Invece si è fatto nulla. Detta amministrazione perdeva invece il tempo in questionare cogli impresari. Essi dicevano che l'amministrazione aveva ritardato la consegna dei progetti; e questa allegava che erano gli appaltatori che non volevano lavorare. Il fatto è che si sono incominciati in qualche luogo i lavori quando effettivamente il mare burrascoso ha impedito di poter portare le pietre e la calce; ed anche queste pietre e questa calce sono state assai male disposte, perchè in un paese vi erano tutte le pietre, in un altro la calce.

C'è poi stato il difetto di acconsentire che questi lavori si facessero in terza o quarta mano, per mezzo di persone che non avevano mezzi per provvedere alle spese. Diffatti in molti di quei paesi talvolta i lavori sono stati abbandonati, ed in taluni lo sono anche adesso.

Il ministro, nel mentre, ripeto, ha dato delle disposizioni onde si eseguisse quello che si doveva fare, ha un po' torto di non aver maggiormente invigilato la esecuzione, poichè è stato avvertito del ritardo dal prefetto di Genova, il quale ha interpellato tutti i sindaci, e questi gli hanno esposto come si trovavano le cose. La massima parte convenne che, non cambiando sistema, passerà ancora molto tempo prima che questa strada possa essere compiuta, e poi quando sarà fatta, siccome la stessa sarà male eseguita, io dubito che noi avremo la stessa strada che hanno adesso quelli della riviera di ponente.

Io faccio appello ai miei colleghi di quella riviera, i quali hanno una strada la quale ad ogni mareggiata viene distrutta.

Se mi fosse lecito dar consigli all'onorevole ministro, gli direi che dovrebbe tener più conto dell'opi-

nione pubblica che tante volte l'ha avvertito, e per mezzo dei giornali e per mezzo dei Consigli comunali, che le cose non vanno bene. Il Consiglio provinciale di Genova poi specialmente gli ha fatto conoscere in quale stato si trovano i lavori, gli ha dimostrato in quale cattivo modo vi si procede. Sono tre anni che dallo stesso si trasmettono in proposito al Ministero gravissime lagnanze. L'egregio patrizio genovese senatore Giorgio Doria, membro di detto Consiglio, che si è sempre data la pena d'invigilare questa strada, ha dimostrato con documenti come si lavorasse male e lentamente, e che, non mutando indirizzo, non si verrà mai più a capo di fare una strada stabile, e nel tempo prefisso.

Nell'interesse della nazione, ed anche dell'onorevole ministro, ch'io credo un uomo onesto ed amante del paese, ma che credo ingannato, proporrei che egli nominasse una Commissione la quale veramente tenesse conto di tutti i reclami fatti dagli abitanti e sindaci di quei luoghi e dal Consiglio provinciale di Genova, onde i denari spesi per quella strada non sieno sprecati e la nazione potesse, in un termine non tanto lontano, avere questo tronco di strada così necessario allo sviluppo del commercio ed al comodo dei passeggeri. Mi permetterò, onorevole ministro, di ritornare qualche volta su quest'argomento, trovandomi, meglio d'ogni altro, informato dell'andamento di questi lavori che sono tutti eseguiti nel mio collegio.

L'onorevole ministro ha i suoi rapporti ufficiali che non varranno mai quanto i rapporti dei miei amici, di persone che desiderano questa strada. Questi rapporti non ingannano, ed io da questo banco credo far opera buona, sia per la nazione, sia pel ministro, quando vengo ad avvertirlo di tutto ciò che si debba operare per l'ultimazione di questo tanto desiderato tronco di strada.

PRESIDENTE. Se ci fossero degli onorevoli deputati che non avessero preso parte alla votazione per la nomina di diversi commissari, io rinnovo vivissima preghiera perchè rechino le loro schede nell'urna, onde non ne nasca l'inconveniente che la Camera non risulti in numero, quantunque a me consti che il numero legale ora c'è.

La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prima di ogni altra cosa rispondendo all'onorevole Farina debbo dire, che noi, per costruire le strade, dobbiamo rivolgerci agli ingegneri e non ai sindaci, e non so che cosa significhi voler mettere i sindaci al posto degli ingegneri.

Mi permetta l'onorevole Farina che io non accetti questo suo avviso, nè il suggerimento che egli mi dà in quanto al creare una Commissione per sentire questi sindaci e l'opinione pubblica. Per ben eseguire una ferrovia tanto difficile, non basta l'opinione pubblica a guidare l'amministrazione, come non sono

i sindaci che possono aiutarla nel vincere le difficoltà di costruzione.

È poi mio dovere di protestare altamente per le parole dette contro la direzione benemerita delle ferrovie Liguri, la quale sta facendo il suo dovere con ogni impegno. Si assicuri l'onorevole Farina che non è punto questione di essere ingannato, perchè il Ministero conosce perfettamente tutto quello che si fa, come per tutte le altre, così anche per le linee Liguri, sia dai rapporti periodici mensili, sia da quelli speciali che ad ogni evenienza riceve dalla direzione locale, e sia infine col mezzo di straordinarie ispezioni ai lavori che, secondo il bisogno, vengono ordinate.

Io sono lieto di avere dato alla Commissione del bilancio il rapporto dell'ultima ispezione fatta a questa linea, e di buona voglia qui mi fermo, e cedo la parola all'onorevole relatore che vorrà, io spero, parlare sopra questo argomento.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Depretis.

DEPRETIS, relatore. Parlerò dopo.

PRESIDENTE. Allora do la parola all'onorevole Farina, pregandolo però a restringersi, perchè bisogna pure porre un termine al bilancio dei lavori pubblici.

FARINA L. Temo di essere stato frainteso dall'onorevole ministro, quando egli ha creduto che io volessi dire che le strade dovessero esser fatte o tracciate dai sindaci: io ho detto che le autorità del paese possono suggerire dei consigli agli ingegneri per conoscere le località, e se, ripeto, questi ingegneri avessero prestato loro più attenzione, forse non sarebbero incorsi negli errori in cui spesso son caduti.

Sta bene che l'onorevole ministro faccia tutto quello che può, che ogni quindici giorni abbia le relazioni e che mandi gl'ingegneri sopra luogo; ma, come ho detto, viene un ingegnere e loda l'operato dell'altro, ne viene un secondo, e li loda tutti e due; saranno tutti elogi meritati, io ne ho gran piacere, ma il pubblico che sta ai fatti giudica ben diversamente vedendo che questa strada da molti anni promessa non si fa, e che è ben lungi dall'essere aperta in agosto come fu annunciato, e vi vorrà ancora molto tempo prima che ciò si verifichi.

Io rispetto tutti gli ingegneri e i loro rapporti, ma siccome siamo avvezzi a vedere che vi sono già state tante promesse e che nessuna ha portato mai la definizione sospirata, è lecito dubitare che questi nuovi ingegneri mandati sopra luogo sbagliano anche di buona fede.

Mi limito ad osservare questo: m'increscerebbe dire di più in quest'Aula; posso però sempre e con dolore garantire che questa strada non sarà fatta nel tempo che il Ministero ha promesso al Parlamento, ed anzi, siccome io ho troppe ragioni per ritenere che passerà ancora molto tempo prima che sia ultimata, io mi riservo di quando in quando di interpellare in proposito il ministro, onde fargli toccar con mano tra lui e me chi abbia ragione.

D'ASTE. Aggiungerò ad alcuni fatti citati dall'onorevole Farina che questo è almeno il terzo anno che io debbo sorgere qui a lamentare le grandi lentezze nella esecuzione di questa stessa ferrovia.

Non entro nel merito della questione, quantunque abbiamo dovuto vedere crollare dei ponti, non già per la violenza dei torrenti e dei fiumi, ma per semplice forza d'acque infiltrate. Su questo argomento però io non mi trattengo, perchè non me ne intendo. Ma quanto alle lentezze, dico che esse sono conosciute e constatate da tutti, fuorchè, per isventura, dall'onorevole signor ministro e dai suoi ingegneri, i quali, secondo me, e secondo la opinione di quelli che sono sui luoghi, lo informano male.

È naturale siano gl'ingegneri quelli che debbono informarlo, ma gli farei preghiera di guardare bene se tutte le loro informazioni sieno esatte. Io non accuso nessuno, ma asserisco che in generale si verificano delle lentezze imperdonabili.

VIACAVA. Nella seduta di ieri l'onorevole ministro, rispondendo ai deputati Ricci e Boselli, diceva che la frana della galleria dei Giovi era forse preveduta già all'epoca della costruzione della galleria medesima, dimenticando che due anni addietro circa il pericolo veniva riconosciuto imminente da uomini dell'arte.

PRESIDENTE. Onorevole Viacava, io la prego di non tornare su di una discussione già esaurita.

VIACAVA. Perdoni, signor presidente, io non ci ritornerò certamente. Perchè la dimenticanza un giorno non si verifichi anche a riguardo della Ligure, io ho domandato la parola, e di questa intendo valermi per far conoscere al signor ministro come ai guasti testè avvenuti in quella ferrovia, altri e ben maggiori saranno per aggiungersi, se il signor ministro non provvederà in tempo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quali danni?

VIACAVA. Alcuni muri oltre Savona stanno per rovinare; la galleria dei Lastroni (cito fatti), vicino ad Arenzano, sta per irsene in mare...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Oh!

VIACAVA... la galleria di Crevari, come hanno anche accennato ieri i giornali, minaccia fortemente rovina.

Io intendo di segnalare questi vicini pericoli all'onorevole ministro, perchè un giorno non si dica che la rovina non era prevedibile, e che per tale ragione non si erano dati in tempo i provvedimenti necessari.

Io prego il signor ministro di aprire gli occhi, di farli aprire bene ai suoi ingegneri, ai suoi ispettori, ai commissari governativi, e specialmente poi, se è possibile, in quanto al cattivo esercizio della linea, a quella omai celebre società dell'Alta Italia, la quale, mirando unicamente al proprio tornaconto, fa il monopolio, non soddisfa le popolazioni e mette ostacolo allo sviluppo degli interessi più vitali della nazione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Tutte asserzioni gratuite.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prima di tutto guar-

diamo bene la posizione in cui ci troviamo; noi stiamo facendo una delle linee le più difficili che mai siansi costruite, e che presenta tante difficoltà, che resterà un monumento d'arte italiana e passerà nella storia delle costruzioni ferroviarie.

VIACAVA. È fatta male.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Viacava dice: è fatta male; e non solamente dice che è fatta male, ma già cita delle gallerie che cadono o sono cadute o che cadranno, dimodochè chiama responsabile il ministro di quello che può avvenire di qui a non so quanti anni.

Ma, onorevole Viacava, noi abbiamo preposto alla direzione di quella linea degli uomini capacissimi, degli uomini di lunga esperienza, degli uomini che godono la stima generale; noi su quella linea mandiamo anche ispezioni straordinarie secondo il bisogno, e sappiamo tutto quello che si fa, e quello che non si fa.

Ora noi non possiamo che appoggiarci ai rapporti ed al giudizio competente dei nostri ispettori e dei nostri ingegneri preposti alla direzione dei lavori: ma io domando all'onorevole Viacava: a che appoggia egli le sue parole?

Parla forse per propria scienza, o non essendo ingegnere, parla sulla fede di qualche articolo di giornale, il quale senza alcuna sua responsabilità afferma che cade una galleria, che un'altra è già franata?

Il Governo non può agire altrimenti che secondo gli ordini con cui è costituito, non può fare altrimenti che valersi di quei corpi tecnici che la legge pone a sua disposizione. E quando noi troviamo che i lavori vengono proposti dai nostri ingegneri, approvati dai nostri ispettori, sanciti quindi da tutto l'organismo che forma la garanzia tecnica dello Stato, io non so con quale autorità l'onorevole Viacava adesso venga a gettare un biasimo, ed un biasimo tanto severo sopra tutti i benemeriti tecnici che attualmente stanno lavorando su quella ferrovia. In altri paesi è gloria quando si fanno delle opere di questa natura, ma presso di noi pare si faccia a bella posta per gettare lo scredito sopra tutto quello che dovrebbe essere ritenuto di lustro per la nazione.

VIACAVA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

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

VIACAVA. Il signor ministro ha detto che io aveva letto sui giornali i fatti ai quali ho accennato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'ha detto lei.

VIACAVA. È vero, l'ho letto sui giornali di ieri; ma prima di leggerlo sui giornali, posso assicurare l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io sono stato sul luogo testimone oculare di quanto ho asserito.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ella non è ingegnere.

VIACAVA. La galleria in prossimità di Arenzano venne visitata da me saranno otto giorni, come quella di Crevari. Quanto agli ingegneri del Governo, bisogna

che io faccia un'osservazione. Alcune volte credono di avere la scienza infusa e non vanno a riferirsi alle persone del luogo, agli uomini pratici delle località; e ciò specialmente accade in Liguria, dove, trattandosi di lavori in vicinanza dell'infido elemento, vi è una ragione più potente per procedere guardinghi nella ordinazione delle opere d'arte.

E per citare un esempio, dirò che gli ingegneri del Governo nella ferrovia ligure non hanno riconosciuto che le correnti del mare venendo da levante e correndo a ponente, mentre arrecano un beneficio alla spiaggia, e perciò una difesa ai lavori a occidente delle scogliere fatte a *pennello*, impoveriscono invece il lido dalla parte di oriente ed aprono il varco alle onde del mare agitato, il quale batte e rovina i muri anche più solidi, che sono sostegno alla via ferrata.

Il muro caduto nel territorio di Pra in vicinanza della stazione di Voltri, fu la conseguenza di un tale errore. La scogliera venne eseguita da ingegneri del Governo contro l'opinione del paese, e in onta al parere delle persone pratiche della località. Potrei citare altri esempi, ma non voglio tediare la Camera. Ho detto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io vorrei far osservare all'onorevole preopinante che non tutte le colpe possono essere attribuite al presente ministro, e nemmeno agli ultimi ministri che l'hanno preceduto; bisogna innanzitutto riconoscere che i mali avvenuti e che avvengono sulla ferrovia ligure, dipendono dalle condizioni del contratto che fu stipulato nel 1860, il quale fin dappprincipio ha compromesso il regolare compimento di questa ferrovia. Non si può venire a fare accusa al Ministero per inconvenienti prodotti da cause antiche più di quanto egli sia. Per trovare queste cause, l'onorevole preopinante dovrà risalire ai tempi dei ministri Jacini e Cavour, i quali hanno creduto di far prevalere un sistema, che ormai tutti debbono riconoscere come rovinoso. La costruzione della ferrovia ligure fu dapprima incominciata, come tutti sanno, dalla società che ne fu concessionaria; indi fu continuata dalla società delle ferrovie romane; poscia attraversò un periodo di sospensione nel quale non si sapeva da chi dovesse essere continuata; finalmente il Governo entrò esso in possesso della linea, e direttamente intraprese la continuazione dei lavori, che in parte compì e in parte sta compiendo.

Noi vediamo che l'unico periodo nel quale la costruzione di questa ferrovia abbia progredito regolarmente è quello della esecuzione per opera dello Stato; ed io amo ricordarlo e farlo presente alla Camera, affinché tutti noi non ce ne dimentichiamo allorquando per far concessioni di ferrovie, ci venisse per caso proposto di rientrare in quel falso sistema che fu allora adottato.

Riguardo poi agli impiegati, io debbo osservare che non è esatto il chiamare questo personale, un personale governativo. Se le condizioni del personale hanno nociuto all'esecuzione pronta e regolare di questo importante lavoro, gli è appunto perchè il personale che diresse e che dirige la costruzione della ferrovia ligure, è costituito di impiegati provvisori i quali non hanno da custodire il proprio avvenire presso il Governo; imperocchè questi impiegati quando sarà finita la ferrovia ligure, verranno messi in libertà.

Voi che conoscete quali sono le norme che devono regolare una buona amministrazione e che sapete misurare la responsabilità di impiegati tecnici i quali devono esercitare anche attribuzioni amministrative (come nel caso di cui si tratta) comprenderete quali sono i danni...

FARINA L. Domando la parola.

CADOLINI. che derivano al buon andamento di un servizio di questa natura, allorquando esso è affidato ad impiegati che non possono godere e apprezzare i vantaggi della stabilità del proprio ufficio.

Io adunque, mentre mi unisco agli altri onorevoli colleghi, per invocare che il Ministero faccia tutto quanto è possibile, onde affrettare il compimento di questa linea, nel tempo stesso lo devo difendere da colpe non sue.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Gabelli; ma lo prego di restringersi.

GABELLI. Io non farò che due osservazioni su quanto ha detto l'onorevole Cadolini.

Io ho lavorato per due anni circa sulla ferrovia ligure, epperò la conosco perfettamente.

L'onorevole Cadolini dice: la colpa principale del ritardo bisogna attribuirlo al contratto che è stato fatto nel 1860. Io intenderei perfettamente questo argomento, qualora la linea ligure si costruisse anche attualmente sulle basi di quel contratto: ma egli ricorda certamente meglio di me, che essa fu appaltata per una somma di cento milioni con quel contratto; e sa al pari di me, che attualmente costa presso a poco 170 milioni. Questa somma spesa in più, a me pare che dovrebbe in qualche maniera avere modificato le conseguenze del contratto del 1860.

È indubitato quanto osserva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che la linea ligure è affatto eccezionale. Vi sono difficoltà enormi, ed io non mi maraviglio punto che qualche galleria minacci rovina. È una conseguenza necessaria della natura dei terreni sui quali si lavora. Molte di quelle falde sono instabili; vi sono delle gallerie sospese a picco sul mare. La galleria di Manarola è fra queste. In questa condizione abbiamo quasi tutto il tratto da Levante fino a Spezia. È un lavoro che certo si farà con enorme spesa, con enormi sacrifici. Ma tutto questo non giustifica interamente i fatti colà avvenuti.

Io credo che non sia possibile fare ora una discus-

sione tanto ampia quanto sarebbe necessario di farla. Io mi limito quindi a quanto ho detto; ma credo che la Camera farebbe opera buona e giusta se aprisse un'apposita discussione sui fatti della linea ligure.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Gabelli.

Io comprenderei che si facesse un ampio dibattito se si trattasse di un importante progetto di legge, come quello per la costruzione di questa strada o di un giudizio da pronunziare; ma ora non può avere luogo che una discussione superficiale e incidentale; epperò io raccomando agli oratori di essere brevissimi, affinchè oggi si possa raggiungere il desiderato scopo di arrivare alla fine di questo bilancio.

L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Dirò due parole. Io non voglio far notare che una cosa sola all'onorevole Gabelli ed alla Camera. Il difetto fondamentale del sistema adottato per la ferrovia ligure sta in ciò che l'appalto generale della linea fu fatto prima di compilarne il progetto; che la società concessionaria, alla quale se ne affidò la compilazione, fece studiare i progetti non nell'interesse del pubblico e col proposito di assicurare la solidità e conservazione della linea, ma proponendosi per unica meta di compiere l'opera colla minima spesa possibile. Ecco ciò che mi rimaneva a dire e che spiega meglio le mie precedenti parole.

PRESIDENTE. Questo è verissimo.

La parola spetta all'onorevole relatore.

DEPRETIS, relatore. Se c'è ancora qualcheduno che abbia da fare osservazioni, parlerò dopo.

PRESIDENTE. L'onorevole Farina ha chiesto di parlare, ma lo avverto che ha già parlato due volte.

FARINA LUIGI. Non si tratta che di una osservazione.

PRESIDENTE. Sia breve.

FARINA LUIGI. Nella mia osservazione che ho fatta non ho nominato nessuno, ho detto solamente che il pubblico non può andare a vedere tante cose, e tutte queste reciproche chiamate in garanzia fra un'amministrazione e l'altra per vedere di chi è la colpa; esso osserva che i lavori non si fanno, ed ha diritto di lagnarsi, non solo quando vede la mancata esecuzione di quanto desidera, ma quando scorge che non si è nemmeno sulla vera strada per eseguirli.

Quanto poi a quello che ha osservato l'onorevole Cadolini, mi pare che non sia nemmeno legale, perchè, quando il Governo avrà presa questa strada dalla società concessionaria, avrà avuto i suoi ingegneri i quali avranno tutto osservato ed eseguiti i loro studi od assunto la responsabilità di eseguirli, e non avendo ciò fatto, può dirsi che questi ingegneri non hanno adempiuto al loro mandato, a meno che qualche forza maggiore loro abbia impedito di ciò eseguire.

Ma una delle ragioni per cui (si suppone) questa ferrovia va un poco per le lunghe è quella addotta dall'onorevole Cadolini. Io non l'aveva voluta dire per delicatezza, ma adesso bisogna che confermi ciò che disse

l'onorevole Cadolini, cioè che l'amministrazione che regola questa strada è una amministrazione *sui generis*, per cui, terminati i lavori, bisogna che ognuno dei membri della stessa vada alla sua casa senza alcun diritto a pensione.

Ora il suicidio è vietato dalle leggi divine ed umane (*Ilarità*), e volere che tutta questa gente che ha famiglia se ne vada via senza niente, è pretendere troppo. Non bisogna mettere un padre di famiglia a lottare colla propria coscienza, fra il suo dovere e l'affetto per la famiglia. Il ministro, che è un onesto uomo, deve provvedere a questi impiegati che, esso dice, lo servono così bene, affinchè abbiano diritto di avere un affidamento per loro e le loro famiglie, che saranno impiegati nuovamente, o in altro modo si penserà alla loro sussistenza; poi vi è un altro motivo. Giacchè ci siamo, diciamoli tutti...

PRESIDENTE. Onorevole Farina, bisogna però dire le cose che sono ben fondate.

FARINA LUIGI. L'opinione pubblica dice altresì che è dell'interesse dell'Alta Italia che questa strada non si termini, perchè ad essa non conviene, perchè vuol farci fare il giro di mezzo mondo per venire a Roma. Io non le credo, perchè non ho nemmeno il dubbio che l'onorevole Devincenzi possa soggiacere a tali influenze, e le suppongo tutte dicerie dell'opinione pubblica, che però bisogna rispettare, poichè è quella autorità di cui ha anche bisogno il Ministero per sussistere.

Io ho parlato in modo da dare in mano al Ministero tutti gli elementi da conoscere la sua posizione e che possa rimediare, e fra non molto ritornerò sull'argomento.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetta la Camera di dire ancora due parole. Prima di ogni altra cosa io ripeterò che non posso per verun modo accogliere i consigli che mi dà l'onorevole Farina, perchè non credo per nulla che le onorate persone, le quali stanno lavorando per condurre a fine l'opera così importante della ferrovia ligure, siano così basse d'animo da prostrarre a bella posta i lavori per continuare ad avere uno stipendio. Questa è una supposizione che non posso e non debbo in alcun modo discutere.

Mi piace però di fare un'osservazione su ciò che diceva l'onorevole deputato Cadolini.

Io convengo che questa linea nel principio, ossia nel 1860, quando fu concessa, non lo fu con quelle guarentigie con cui avrebbe potuto esserlo. Non esistevano infatti i progetti d'arte; e quando per una linea che si concede non vi sono progetti, è ben facile l'incontrare quelle difficoltà, in cui noi ci siamo trovati.

Ma non per questo vorrei si credesse, che coloro i quali concedevano questa linea, cioè il conte Cavour ed il ministro Jacini, non vedessero le difficoltà di una tale concessione; ma vi era una ragione superiore, una

ragione urgentissima, una ragione che dominava tutte le altre, ed era quella che questa linea doveva mostrare col fatto l'intendimento di assicurare nel modo più rapido la congiunzione fra le varie provincie d'Italia, che allora si riunivano.

Io sono sicuro che quegli egregi uomini, uno dei quali tutta Italia ha rimpianto e rimpiange, e l'altro non è qui fra noi, se non fossero stati spinti da un grande concetto politico, certamente non si sarebbero indotti a concedere la costruzione di questa linea nel modo stipulato.

MASSARI. Io spero che la Camera comprenderà e valuterà il sentimento che mi muove a rivolgerle due sole parole.

Io debbo manifestare il vivo rincrescimento che ho provato allorchè ho udito l'onorevole Cadolini, nel farsi a difendere l'attuale amministrazione dei lavori pubblici e quelle che di poco l'hanno preceduta, muovere delle censure contro la memoria di un illustre defunto. (*Mormorio a sinistra*)

È un fatto, non c'è mormorio che tenga (*Movimenti*); e la cui apologia si trova luminosamente consegnata nel discorso memorabile che pronunziò quando in Parlamento fu discussa la questione della concessione della ferrovia ligure.

Quanto poi a ciò che concerne il vivo, egli è assente, non fa parte di questa Camera, ma siede nell'altro ramo del Parlamento, e posso garantire all'onorevole Cadolini che quando occorra egli saprà vigorosamente difendere il suo operato. (*Rumori a sinistra*)

CADOLINI. Io debbo respingere il rimprovero che mi fa l'onorevole mio amico Massari (Bene! Bravo! a sinistra), perchè io non ho pronunziato alcuna parola che potesse menomamente offendere nè la memoria di un compianto e così illustre uomo di Stato italiano, qual fu il conte di Cavour, nè l'onorabilità dell'onorevole Jacini, che fu in altri tempi nostro compagno in quest'Aula e che io rispetto quant'altri mai. Io, seguendo l'ordine delle mie idee, ho sentito il bisogno e mi parve opportuno di accennare ad un giudizio che mi sembrava fondato sull'evidenza e realtà dei fatti; e che fosse fondato sulla realtà, lo prova tutto ciò che noi abbiamo operato dopo l'epoca da me ricordata, ce lo prova il non aver più ripetuti contratti così fatali e rovinosi. Ma con ciò non ho offeso nessuno nè ho mancato di convenienza verso persone assenti, imperocchè è sempre in nostra facoltà di discutere gli atti dei ministri che furono, finchè si collegano colle deliberazioni che noi dobbiamo prendere.

PRESIDENTE. Del resto, l'onorevole Cadolini non ha censurata la legge, ma l'esecuzione di essa. (*Movimenti*)

Onorevole Depretis, ha la parola.

DEPRETIS, relatore. Ma pare che la Camera non voglia sentire...

Voci. Sì, sì! Parli, parli!

DEPRETIS, relatore. Io sarò brevissimo, e dirò francamente che io non credo che le osservazioni state fatte dall'onorevole Cadolini sulla legge del 1860 meritassero la risposta dell'onorevole Massari. I motivi che possono avere indotto il conte di Cavour ed i ministri che gli erano compagni in quell'epoca...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. È il Parlamento: si tratta di una legge votata dal Parlamento.

DEPRETIS, relatore. Ma neanche il Parlamento è infallibile, onorevole Lanza. (*ilarità*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Tanto meno l'onorevole relatore.

DEPRETIS, relatore. Dunque, io ripeto che i motivi che possono avere indotto il conte di Cavour e i suoi colleghi a presentare quella legge potevano essere talmente gravi da far accettare un sistema imperfetto per soddisfare ad un grande interesse pubblico. Del resto i titoli di gloria acquistati dal conte Cavour sono tali e sì grandi che, in verità, un errore amministrativo commesso durante la sua amministrazione non può certo diminuire menomamente, nè la sua autorità, nè i meriti che egli ha acquistati dinanzi all'Italia e dinanzi alla storia. (*Bravo! Bene!*)

Del resto, che quella legge sia difettosissima è innegabile. Ma dobbiamo ricordare che questa non è la sola legge che a quell'epoca, od intorno a quell'epoca, si sia fatta con un sistema che dobbiamò condannare; abbiamo avuto poco dopo il contratto Adami e Lemmi che aveva gli stessi difetti; abbiamo avuto poco prima i contratti per alcune delle ferrovie toscane i quali erano fondati sopra un sistema da biasimare e che certo adesso noi non approveremmo più. Ma tutti questi contratti, anche difettosi, furono a quell'epoca conclusi sotto l'impero di circostanze eccezionali che, non interamente, ma in parte scusano coloro che hanno potuto commettere un errore amministrativo.

Io poi debbo aggiungere che non si deve imputare tutto al contratto e alla legge, come ha osservato giustamente l'onorevole Gabelli; oramai l'odissea della ferrovia ligure ha lasciate tante impronte nella nostra legislazione, e tante prove, da poter affermare che le funeste conseguenze di quel contratto evidentemente non debbono attribuirsi soltanto ai difetti della legge, ma benanche al modo con cui la legge stessa è stata eseguita.

Ma io credo che non conviene che io mi dilunghi in questa storia retrospettiva, tanto più che la Camera sa essere al suo ordine del giorno una legge che tratta quest'argomento speciale della ferrovia ligure.

Poniamo termine quindi al bilancio e limitiamoci alla discussione che al bilancio si riferisce, e tutte le osservazioni sul modo con cui fu condotta a termine questa costosissima ferrovia troveranno una sede più opportuna, quando verrà in discussione questo progetto di legge speciale.

Veniamo dunque alla questione dello stanziamento

della somma in bilancio ed alle osservazioni fatte sul modo con cui procedono attualmente i lavori.

L'onorevole ministro, avendo in certo modo chiamato la testimonianza della Commissione, a cui ha comunicato una relazione di un ingegnere da lui delegato per visitare i lavori, io sono costretto a dichiarare quale è il convincimento che da questo documento la Commissione ha potuto formarsi.

Le osservazioni che furono fatte, meno quelle dell'onorevole Viacava, che si riferiscono ad una linea già compiuta più o meno bene, ovvero più o meno male, cioè quella di ponente e già in esercizio, tutte queste osservazioni si riferiscono alla linea di levante, e precisamente al tronco più difficile di questa linea, cioè al tronco da Sestri a Spezia. Bisogna dire la verità: il ministro non può scegliere a sua posta gli appaltatori, dal momento che quest'opera si eseguisce secondo le norme ordinarie di amministrazione. Ora non debbo nascondere alla Camera che l'esecuzione dei due ultimi tronchi lascia molto, anzi lascia moltissimo a desiderare; e tant'è che il ministro si è creduto in obbligo di ricorrere alle vie giudiziali e di far intimare agli appaltatori una regolare ingiunzione.

Sta in fatto che il tracciato di una parte di questi tronchi dovette essere corretto e rifatto; sta che alcune di queste opere furono demolite o distrutte.

La posizione topografica della linea è delle più difficili: le opere esposte alla forza, forse mal calcolata, del mare, ed alle vicende atmosferiche degli ultimi mesi dell'anno scorso, che tutti ammetteranno essere state straordinarie, queste opere soffrirono grandemente, e i lavori sono in grande ritardo.

Però, dalla relazione che, come dissi, fu comunicata recentissimamente alla Commissione, risulta che quando il programma che il Ministero e gli ingegneri del Governo hanno tracciato alle due imprese venga eseguito, la linea se non potrà essere interamente compiuta ed aperta all'esercizio nel luglio e nell'agosto prossimo, com'è stabilito dai contratti, potrà sempre essere aperta entro il secondo semestre di questo anno.

Sarà già un buon risultato.

Ma, per dire tutto quello che penso, con quella stessa schiettezza con cui negli anni scorsi, lo ricorderà la Camera, ho esposto a nome della Commissione del bilancio, un giudizio sull'andamento dei lavori della ferrovia ligure, ed ho manifestato dei dubbi sulle previsioni del Ministero intorno al suo compimento, dubbi che poi l'esperienza ha confermato e giustificato, non posso che invitare gli onorevoli deputati della Liguria ad unirsi a me nel rivolgere una viva preghiera all'onorevole ministro.

Nella relazione che ho ricordato si dimostra che è possibile il compimento della linea nel secondo semestre di quest'anno, e la persona che ha pronunziato questo giudizio è abbastanza autorevole e competente,

perchè gli si possa prestar fede; ma credo che se il Ministero non adoprerà una grandissima energia nel far sì che sia osservato ed eseguito il programma, se non userà la più grande severità nel richiedere l'esecuzione dei contratti, se la vigilanza dell'amministrazione sull'andamento dei lavori non sarà indefessa e continua, io dubito molto che questa previsione si possa avverare.

Quindi, lo ripeto a coloro, e sono molti, che sono interessati a che questa strada sia entro l'anno compiuta, non rimane altro a fare che d'insistere presso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo vivamente, perchè vigili attentamente e senza posa, perchè usi di tutta la sua energia e nulla trascuri onde i contratti sieno eseguiti; perchè tutto quanto vien suggerito o consigliato e proposto nella relazione comunicata alla Commissione sia osservato; per ottenere questo è d'uopo di una grandissima attività, di una grandissima vigilanza senza di che io dubito molto che la promessa del ministro possa essere mantenuta.

Questa è la sola risoluzione pratica che io prego di adottare nella presente questione.

PRESIDENTE. Capitolo 177. Ferrovia del litorale ligure, lire 6,509,000.

Capitolo 178. Costruzione della ferrovia da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui.

La parola spetta all'onorevole Siccardi.

SICCARDI. Io non posso lasciar passare questo capitolo del bilancio senza fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la mia raccomandazione affinché questo tronco di ferrovia sia ultimato il più presto possibile.

Non vi è forse ferrovia in Italia che sia stata così trascurata come quella che da Torino tende a Savona. Le peripezie per le quali è passata sono note alla Camera. Questa strada, che doveva essere terminata da 5 anni, è ancora incompleta in questo momento.

Io non starò a far notare da quale parte stiano i torti, se essi siano più del Governo che dell'impresa, nè farò delle considerazioni o toccherò delle cause che sarebbe lungo qui svolgere ed enumerare, ma mi permetto di pregare il più caldamente che posso l'onorevole ministro dei lavori pubblici affinché veda modo che questa ferrovia sia ultimata.

L'anno scorso era nata in tutti la speranza che questa ferrovia avrebbe avuto termine coll'anno 1873; se non che, i lavori che avevano cominciato a prendere un incremento notevole, tutto ad un tratto si sono arrestati ed i ponti che si trovavano fuori d'acqua, e che, portati a compimento, oramai non avrebbero più dato luogo a nessun dubbio sulla loro costruzione, sono stati di nuovo portati via dalle piene di quest'autunno, per causa del ritardato compimento dei lavori. Come dissi, non so da che parte sia il torto, ma è importantissimo che questi lavori vengano ultimati il più presto possibile.

Se questa ferrovia si fosse compiuta, i vantaggi sarebbero stati molto sentiti, e più che mai in questo momento, dal Governo e dalle popolazioni, imperocchè invece del passaggio della galleria dei Giovi ora sospeso, noi avremmo una strada che dal Piemonte tende al mare, colla quale si sarebbe potuto riparare ai gravi inconvenienti e danni che dalla interruzione della ferrovia di Genova sono derivati all'industria, al commercio, ai privati, ed al paese.

Conchiudo pregando l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler fare in modo che siano messi in pratica tutti quei mezzi che gli possono essere somministrati, affinchè questa ferrovia sia nel più breve termine possibile finalmente ultimata.

BOSELLI. Io mi unisco di gran cuore ai desiderii ed agli eccitamenti dell'onorevole Siccardi; e mi occorre aggiungerne uno particolare, che raccomando alla solerzia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La convenzione del 1870 per la strada ferrata da Savona a Bra e da Savona ad Acqui stabilisce che ambedue questi rami ferroviari debbano essere aperti contemporaneamente all'esercizio.

Dopo il recente disastro dei Giovi si sollecita da tutti e si reclama dalle popolazioni un provvedimento di urgenza da parte del Governo.

Pare che fra tre mesi al più tardi si potrebbe aprire la linea da Savona ad Acqui. Ma forse, per raggiungere questo scopo, occorrerebbe qualche piccolo sacrificio da parte dello Stato; ed a questo riguardo io, non solo mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma desidero che possa il mio eccitamento giungere anche all'onorevole ministro delle finanze. Invero, ove si verificasse la necessità di qualche sacrificio da parte dello Stato, perchè si proceda con particolarissima e straordinaria sollecitudine, non lo si risparmi, ritenendo che esso sarà largamente ricompensato dai pronti e sicuri risultati che si verrà ad ottenerne.

Convorrà ancora provvedere sollecitamente alla costruzione del binario che deve congiungere la stazione al porto di Savona, poichè, continuando nello stato attuale di lentezza nella preparazione di quest'opera, si corre il pericolo di vedere aperta la ferrovia senza che sia compiuto questo suo indispensabile congiungimento al mare.

Prima di chiudere queste frettolose parole, io indirizzo al ministro dei lavori pubblici (a nome mio ed anche a nome dell'onorevole Spantigati, che primo e più volte ha trattato in quest'Aula l'argomento cui ora rivolgo il mio discorso) i ringraziamenti nostri e delle popolazioni interessate per gli intendimenti e le provvidenze coi quali egli sta eseguendo la convenzione del 1870, relativamente al tronco da Bra a Carmagnola, che deve rendere più diretta la nuova linea.

Ritenga la Camera che si tratta, non d'interessi lo-

cali, ma di un interesse veramente nazionale; e ritenga il Ministero; chè qui non si tratta solamente del ministro dei lavori pubblici, che non basta iscrivere delle somme nei bilanci per strade ed altre opere pubbliche, onde provvedere alla prosperità pubblica, ma che bisogna che queste somme siano spese effettivamente ed in tempo, e che spesso, per risparmiare una spesa piccola, si rendono meno feconde le spese grandi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per le strade Savona-Bra, Cairo ed Acqui, io ho ragione di credere che, senza alcun sacrificio dello Stato (e non so troppo intendere che cosa significhi sacrificio dello Stato in queste cose), il tronco da Savona a Cairo ed Acqui possa essere aperto nel prossimo mese di aprile, e che, dopo pochi altri mesi, sarà aperto l'altro tratto da Cairo a Bra.

PRESIDENTE. Capitolo 178. Costruzione della ferrovia da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui, lire 9,000,000.

Capitolo 179. Ferrovia Asciano-Grosseto. Spese per lavori di compimento e per liquidazione a saldo degli accollatari. Il Ministero propone lire 1,048,175. La Commissione ne propone la soppressione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Busacca.

BUSACCA. (*Esitando*) Signor presidente, vi sono ancora dodici capitoli da discutere; io pregherei che si...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Busacca, la prego di parlare. Non so come si possa fare la proposta di rinviare la discussione a lunedì, quando la discussione di questo bilancio è durata già 13 o 14 sedute.

BUSACCA. Ebbene io parlerò, se la Camera vuole ascoltarli.

Io non vengo a lagnarmi di quello che si è fatto, nè a chiedere spese che il Parlamento non abbia decretate. Io ho chiesto la parola unicamente perchè, per una falsa interpretazione della legge, non si venga a diffidare, senza alcun utile, anzi con danno della finanza, lo stanziamento di somma per spese che la Camera ha già decretate. In una parola, io prego la Commissione a non voler persistere nella soppressione di questo capitolo, e la prego di ammettere la proposta fatta dal Ministero. La Commissione, secondo me, applica fuor di luogo un principio giusto. Essa dice: questa è una spesa nuova, ed una spesa nuova non si può iscrivere nel bilancio senza una legge speciale; ora io rispondo che questa non è una spesa nuova. Spesa nuova in senso della legge è quella che ha uno scopo il cui conseguimento non è stato ordinato da nessuna legge. Trattandosi di strade ferrate, spesa nuova sarebbe una strada nuova, oppure un cambiamento sostanziale al progetto che è stato approvato; per esempio, spesa nuova sarebbe ridurre a due binari una ferrovia già ordinata ad un binario, aggiungere una nuova stazione, od altra simile.

Ma quando si tratta di una strada già ordinata per legge, e non si tratta che di eseguire il progetto che

la legge ha già approvato, non è più questione di spesa nuova o vecchia, è questione di valutazione; e se la valutazione prima non corrisponde al fatto, l'erogazione della somma che manca al compimento dei lavori precedentemente ordinati, è stata implicitamente autorizzata dalla legge che ordinò quei lavori. Quanto io dico è conforme a ciò che sta scritto nella legge di contabilità; la legge di contabilità non dice che non si possano iscrivere nel bilancio spese nuove al di là delle lire 30 mila, ma dice: « le spese straordinarie derivanti da cause nuove oltrepassanti le lire 30 mila non si possono iscrivere in bilancio senza una legge speciale. »

Ora io domando, qual'è nel caso attuale la causa nuova? Si tratta forse di fare una stazione nuova? Allora vi sarebbe una causa nuova.

Ma qui si tratta di eseguire lavori espressamente o implicitamente compresi nel progetto approvato colla legge che ordinò la costruzione della strada. Non vi è dunque causa nuova, e non occorre quindi una legge nuova; dunque non c'è spesa nuova. (*Conversazioni generali*)

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Non rimangono a votarsi che pochi capitoli.

Io prego la Camera di procedere oltre nella discussione di questo bilancio affinchè possiamo finirlo. (*Le conversazioni continuano*)

È impossibile l'andare avanti con questi rumori. Io prego i signori deputati di far silenzio.

Ha finito l'onorevole Busacca?

BUSACCA. Ma no.

PRESIDENTE. Dunque continui.

BUSACCA. Prego l'onorevole presidente di avvertire che io non ho aperto bocca dacchè sono entrato nella Camera...

PRESIDENTE. Onorevole Busacca, io non le tolgo la facoltà di parlare. Le raccomando solo di essere breve, onde si possa finire oggi la discussione di questo bilancio.

Voci. Domani! domani!

Altre voci. Lunedì!

PRESIDENTE. Si può finire di stasera, se hanno un poco di pazienza.

Una voce. Stasera è impossibile.

Altre voci. Ma sì, ma sì!

PRESIDENTE. Onorevole Busacca, continui il suo discorso.

BUSACCA. La Commissione dice che la legge è tassativa; io domando alla Commissione che cosa vuol dire tassativa; tutte le somme sono tassative, lo sono nel senso che il Ministero non può oltrepassarle senza l'autorizzazione del Parlamento. Ma la Commissione non intende così la parola tassativa.

Secondo la Commissione, dire che la legge, stanziando una somma determinata, fu tassativa, importa

dire che, quando si approvò la legge, fu volere del Parlamento che per quella strada non si dovesse spendere più di quella somma; di modo che per oltrepassarla bisogna ricorrere altra volta al Parlamento, perchè decida se vuole o no oltrepassarla. (*Cresce il frastuono delle conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio! Non perdiamo un tempo prezioso, e procuriamo di terminare la discussione di questo bilancio che dura già da tanti giorni.

BUSACCA. Ora vi sono dei lavori per i quali lo arrestarsi ad una data somma è possibile senza che per questo cessi o scemi la utilità della spesa; ed in questo caso è possibile che la legge sia stata tassativa nel senso della Commissione.

Ma vi sono dei lavori per i quali l'arrestarsi a un dato punto e lasciare l'opera incompleta, è perdere la spesa che si è fatta. La parola tassativa, nel modo in cui la Commissione la intende, importa questo: che se con le somme inscritte nella legge una ferrovia si potesse fare, ma la somma assegnata non bastasse per apporvi le rotaie, la Commissione direbbe: il Parlamento ha ordinato la costruzione della ferrovia, ma fu sua volontà che questa ferrovia rimanesse senza rotaie.

Domando se, questa della Commissione, sia una interpretazione logica.

Nel caso attuale, è vero, non trattasi di rotaie, ma il ragionamento è sempre lo stesso. Secondo la Commissione, se la somma scritta nella legge del 1870 non basta, ciò vuol dire che fu volontà del Parlamento, che alla stazione di Grosseto non si desse la solidità necessaria perchè non crolli; fu volontà del Parlamento che i viaggiatori, aspettando il treno, per difetto di stazioni restassero esposti alle intemperie in estate ed in inverno; che il servizio delle merci, per mancanza di locali dove ripararle, non si potesse fare. La volontà del Parlamento, secondo la Commissione, fu questa, ed abbisogna nuovamente consultarlo per vedere se oggi la sua volontà si è modificata.

Ora io domando se questa sia l'interpretazione logica della legge. Poi dirò all'onorevole relatore che nel caso attuale, non solo si attribuisce al Parlamento un'idea poco logica, ma la Commissione mette un articolo della legge in contraddizione coll'altro.

La ferrovia Asciano-Grosseto fu decretata sin dal 1859, e sin da quell'epoca il Governo assunse l'obbligo di costruirla a sue spese. Nel 1865 fu con una convenzione ceduta alla società delle ferrovie Romane e fu riconfermato l'onere assunto dal Governo di costruirla a spese dello Stato per consegnarla poi alla società. Che cosa si fece poi nel 1870? Nel 1870 si riconfermò nuovamente l'onere assunto dal Governo, ed all'articolo 17 della convenzione si dice, in termini formali ed espressi, che il Governo assume l'obbligo di consegnare alla società la ferrovia interamente completata ed atta ad un regolare esercizio. Indi si liquida-

rono i conti colla società, si calcolò con una perizia la somma abbesognevole per completare la strada, ed in un articolo della legge s'inscrisse la somma di sei milioni. Ora, secondo la Commissione, quella somma è tassativa, e se a completare la strada non basta, bisogna consultare il Parlamento per sapere se vuole completarla; il che importa che colla convenzione lo Stato assunse l'obbligo di completarla, e poi con un articolo della legge assegnando una somma insufficiente, si riservò il diritto di mancare all'impegno assunto colla convenzione, salvo a ritornarci sopra per vedere se vorrà eseguire o no la convenzione. In verità non credo che l'intenzione del Parlamento possa essere questa. E sapete perchè questa somma fu scritta nella legge? Fu scritta nella legge perchè, quando quella legge fu fatta, il bilancio di quell'anno era stato già approvato, quindi abbisognava che una legge stanziasse i fondi. Se la convenzione fosse stata fatta prima della votazione del bilancio, non sarebbe stata necessità d'inscrivere alcuna somma nella legge.

Vi è poi un'altra cosa da osservare. L'articolo della legge parla tanto dei lavori, quanto delle obbligazioni. Se, come dice la Commissione, la legge è tassativa, cioè, se fu volontà del Parlamento che per la ferrovia Asciano-Grosseto non si spendesse più di sei milioni, e che per oltrepassare questa somma abbisogna una nuova legge, l'articolo di questa riguardando lavori ed obbligazioni, anche per continuare il servizio delle obbligazioni, secondo la teoria della Commissione, abbisogna una legge speciale che lo autorizzi. Or io domando alla Commissione se intende che una legge speciale sia necessaria anche per questo servizio.

Io prego dunque la Commissione ad adottare la proposta del Ministero. Qui non trattasi di aumentare le spese, ma soltanto di fare oggi quel che necessariamente si dovrà far poi. Il differire, mentre non è conseguenza di legge alcuna, anzichè giovare alla finanza, nuoce a questa ed al pubblico. Per la mancanza infatti dei lavori di completamento richiesti, il numero dei viaggiatori esposti a troppi disagi non è qual potrebbe essere, il servizio di guardia non può esser fatto bene; il servizio delle merci, per difetto di magazzini, non può svilupparsi, ne soffre il commercio, e i prodotti delle strade non sviluppandosi, gli oneri della finanza verso la società si accrescono. E questo perchè? Per una interpretazione della legge, che, secondo me, è erronea.

LAZZARO. Domando la parola sull'ordine del giorno.

Io pregherei la Camera e l'onorevole presidente stesso di voler rimandare questa discussione.

Io non sono tra quelli che debbono prender parte alla discussione dei capitoli che vengono in seguito, però non posso non osservare che la Camera si mostra giustamente impaziente di venire a termine della seduta.

A me parrebbe cosa poco conveniente verso quegli

oratori che sono iscritti per parlare sugli altri capitoli, di voler continuare questa sera medesima la discussione, ed è perciò che propongo sia differita a lunedì, augurandomi che l'onorevole presidente voglia ancor esso consentire.

PRESIDENTE. Io desidererei che si continuasse la seduta finchè non sia esaurito il bilancio dei lavori pubblici, anche perchè mi pare sia nel decoro della Camera che dopo quattordici giorni questo bilancio sia terminato.

Io mi rimetto al giudizio della Camera; se essa crede di rimandare la discussione a lunedì, io ottempererò alla sua decisione; ma, ripeto, mio desiderio vivissimo è quello che oggi la Camera non si arresti a questo punto.

Voci. Domani! domani!

Altre voci. Che domani?

MAROLDA-PETILLI. Ho chiesto la parola quando il presidente ha detto che pel decoro della Camera si debba terminare stasera la discussione di questo bilancio; ed io, valendomi della stessa parola del presidente, dico che è veramente del decoro della Camera di differire questa discussione, poichè, mentre essa ha fin oggi con calma e tolleranza discussi tutti i capitoli di questo bilancio, ora io le fo riflettere che tra gli altri capitoli da discutersi vi è quello che riguarda le Calabro-Sicule. Io non so che impressione farebbe in quelle popolazioni il sapere (*Rumori*) che, trattandosi appunto di quelle ferrovie, stasera si dovrebbe prolungare la seduta oltre le 6 1/4, mentre negli altri giorni si è finito appena alle 6.

PRESIDENTE. Onorevole Marolda, le fo osservare che è stato presentato un progetto di legge che riguarda specialmente le Calabro-Sicule e che questo dovrà venire in discussione quanto prima. In quell'occasione si avrà agio di trattare questo argomento ampiamente come meglio desidererà la Camera.

MAROLDA-PETILLI. Domando la parola.

Voci. No! no! A lunedì! a lunedì! (*Molti deputati abbandonano l'Aula*)

MAROLDA-PETILLI. Se si rimanda la discussione a lunedì, rinunzio alla parola, diversamente la mantengo per rispondere alle osservazioni dell'onorevole presidente.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione per la nomina dei diversi commissari delle Giunte permanenti.

La Commissione di scrutinio che dovrà procedere allo spoglio delle schede si riunirà domani a mezzodi.

La seduta è levata alle ore 6 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

- 1° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1873, del Ministero dei lavori pubblici;
- 2° Discussione del progetto di legge pel pagamento

all'impresa costruttrice della ferrovia Ligure della somma dovuta in forza di sentenza arbitrale;

3° Interpellanza del deputato Ercole al ministro dell'interno sopra la privativa delle inserzioni degli atti amministrativi e giudiziari in un giornale della provincia di Alessandria.

Discussione degli stati di prima previsione pel 1873:

4° Del Ministero della pubblica istruzione;

5° Del Ministero della marina.

Svolgimenti di proposte:

6° Del deputato Macchi ed altri per modificare l'articolo 299 del Codice di procedura penale; del deputato Arrigossi ed altri pel passaggio di alcuni comuni della provincia di Padova a quella di Vicenza; del deputato Righi relativamente ai termini in cui proporre le rinvocazioni delle sentenze dei conciliatori e delle Corti di appello; del deputato Catucci per disposizioni relative all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori; del deputato Mazzoleni per disposizioni relative alla celebrazione dei matrimoni; del deputato Beve per la commutazione delle disposizioni per monacaggio in disposizioni di maritaggio; del deputato D'Ayala per un'inchiesta sopra lo stabilimento metallurgico di Mongiana; dei deputati Landuzzi e Billia Paolo per mantenere in vigore l'attuale procedura contro i debitori di arretrati di imposte dirette;

7° Interpellanza dei deputati Crispi e Oliva al ministro dell'interno intorno alle condizioni ed all'amministrazione della pubblica sicurezza nello Stato.

Discussione dei progetti di legge:

8° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

9° Circoscrizione militare territoriale del regno;

10. Applicazione delle multe per inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette;

11. Proposte della Commissione di inchiesta sopra la tassa di macinazione dei cereali;

12. Abolizione della tassa *di palatino* nella provincia di Mantova;

13. Convenzione fra il Ministero delle finanze e il Banco di Sicilia;

14. Spesa per la formazione e verificaione del catasto sui fabbricati;

15. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea aretina e la centrale toscana;

16. Modificazione alla legge postale;

17. Riordinamento dell'amministrazione centrale dello Stato, e riforma della legge comunale e provinciale;

18. Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nell'arsenale militare marittimo di Venezia;

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

20. Discussione delle modificazioni da introdursi nel regolamento della Camera;

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

22. Sospensione del pagamento delle imposte dirette nei comuni danneggiati dalle ultime inondazioni;

23. Riordinamento del personale addetto alla custodia delle carceri;

24. Concorso speciale per posti di sottotenenti nei corpi di artiglieria e del genio;

25. Abrogazione della legge relativa all'anzianità e pensione degli allievi del terzo anno di corso dell'Accademia militare;

26. Prosciugamento del lago d'Agnano;

27. Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto;

28. Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel territorio di Volterra;

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

30. Disposizioni relative alla pesca.