

TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Trasmissione del guardasigilli del resoconto dei proventi economici pel 1871.* = *Votazione a squittinio segreto dei progetti di legge: abolizione del palatino nella provincia di Mantova; spesa per l'adattamento di un locale in Roma per la scuola di applicazione degl'ingegneri; divieto d'impiegare fanciulli in professioni girovaghe.* = *Nomina del deputato Nicotera a membro di una Giunta.* = *Presentazione della relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Cavallotti.* = *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici pel 1874 — Il deputato Mangilli sul capitolo 14, relativo alle spese eventuali per opere idrauliche, fa domande e istanze — Risposte del ministro sul sistema che seguirebbe nell'applicare la legge, e dichiarazione che presenterà un progetto per regolare le questioni — Raccomandazioni del deputato Pancrazi — Osservazioni del deputato Farina Luigi sul 16°, sul porto di Genova — Osservazioni dei deputati Borruso e Paternostro Paolo sul 17°, Escavazione ordinaria dei porti, e spiegazioni del relatore Lacava — Istanze del deputato Paternostro Paolo sul 22° — Osservazioni del ministro e del deputato Borruso.* = *Approvazione a squittinio segreto dei tre disegni di legge sopra indicati.* = *Presentazione di un disegno di legge per un trattato di commercio col Perù.* = *Raccomandazioni e domande dei deputati Negrotto, Mascilli, Murgia e Ghinosi sul capitolo 23, Sorveglianza alle strade ferrate — Spiegazioni del ministro — Risposta del medesimo al deputato Chiaves intorno al trasporto della sede della direzione della ferrovia dell'Alta Italia — Domande e reclami del deputato Plutino Agostino al 25°, sull'esercizio delle calabro-sicule, e ragguagli e risposte del ministro e del relatore — Approvazione dei capitoli fino al 25.* = *Annunzio di un'interpellanza del deputato Breda Vincenzo sulla classificazione delle opere idrauliche nel Veneto — Spiegazioni del ministro.*

La seduta è aperta alle 2 e 5 minuti.

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

MASSARI, segretario, legge il sunto delle seguenti petizioni:

811. Parola dottore Giuseppe, segretario del Consiglio direttivo del Comitato medico provinciale di Cuneo, reclama, a nome del medesimo, la revocazione del decreto con cui il medico Raymond venne escluso da membro della congregazione di carità di Carrù, alla quale carica per ben quattro volte era stato eletto, per la ragione che egli è medico retribuito dall'ospedale del comune medesimo.

812. Il direttore della Banca Toscana di credito per l'industria e il commercio, premesse alcune considerazioni sul progetto di legge relativo alla circolazione cartacea, domanda sia statuito che i biglietti di detta Banca continuino ad avere corso legale ristrettivamente alle provincie toscane, pei tre anni durante i quali ha vigore la legge, trascorso questo termine, anche il loro corso diverrebbe intieramente fiduciario.

ATTI DIVERSI.

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

PUCIONI. Chiedo l'urgenza della petizione 812 colla quale la Banca Toscana di credito chiede di essere esonerata dal consorzio cui si riferisce l'articolo 1 della legge sulla circolazione cartacea.

Domando poi che questa petizione sia inviata alla Commissione che si occupa del detto progetto di legge.

(La Camera approva.)

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per affari domestici: l'onorevole Nisco, di 5 giorni; l'onorevole Viacava, di 4.

(Sono accordati.)

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia scrive:

« In conformità del disposto dell'articolo 6 della legge per la liquidazione dell'Asse ecclesiastico 15 agosto 1867, n° 3848, mi pregio inviare a cotesta

onorevole Presidenza il resoconto dei proventi degli Economati generali del regno per l'anno 1871, riservandomi di trasmettere fra non guari quello del successivo anno 1872, che attendo tuttora da alcuno fra gli Economati già sollecitati a trasmetterli. (V. Stampato n° 73)

« Sarò grato a V. E. se vorrà farmi pervenire un cenno di ricevuta.

« Mentre sono lieto di aver potuto in questa guisa adempiere sollecitamente ad una promessa che ho testè fatta alla Camera, ho l'onore di attestarle la mia più distinta osservanza. »

L'ordine del giorno reca la votazione per scrutinio segreto sopra i progetti di legge:

Abolizione della tassa di palatico nella provincia di Mantova;

Spesa per l'adattamento di un locale in Roma per la scuola di applicazione degli ingegneri;

Divieto d'impiegare fanciulli in professioni girovaghe.

(Si fa l'appello nominale.)

Si lascieranno le urne aperte.

Nella seduta di ieri avendomi la Camera affidato l'incarico di completare la Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge relativo alle strade provinciali, chiamò l'onorevole Nicotera a sostituire l'onorevole Spaventa nella Commissione medesima.

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare per fare una mozione.

NICOTERA. Fra i vari progetti di legge stati presentati ieri l'altro dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ve ne sono due di somma importanza; intendo parlare di quelli che riguardano la maggiore spesa per i lavori in corso di taluni porti, che, se fossero sospesi per lungo tempo e non si portassero a compimento sollecitamente, ne soffrirebbero gravissimo danno i lavori già fatti. Quindi io mi permetto di proporre che questi progetti di legge siano dichiarati d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa per i due progetti di legge.)

citogon.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Alli-Maccarani a recarsi alla tribuna onde presentare una relazione.

ALLI MACCARANI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Cavallotti. (V. Stampato n° 43-A)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1874.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno ci chiama a proseguire la discussione del bilancio preventivo dei lavori pubblici per l'anno 1874, la quale è rimasta al capitolo 11, Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione), lire 257,880.

Capitolo 12. Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di seconda categoria).

Capitolo 13. Concorsi e sussidi per opere idrauliche consortili e comunali.

Capitolo 14. Spese eventuali per le opere idrauliche.

L'onorevole Mangilli ha facoltà di parlare.

MANGILLI. Chiedo pochi minuti alla Camera per richiamare la sua attenzione intorno ad un argomento che è di vitale interesse, specialmente per le popolazioni che qui ho l'onore di rappresentare.

Ciò che sono per dire si risolve in un'interrogazione che io poi indirizzerò all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'argomento sul quale io intendo di parlare è tutto compreso nell'articolo 3 della legge 8 giugno di quest'anno.

L'articolo è così concepito: « Il Governo del Re dovrà presentare, entro il corrente anno (1873), un progetto di legge inteso a regolare il regime del fiume Po tanto dal lato tecnico quanto dal lato finanziario. »

Non dissimulo alla Camera ed all'onorevole ministro che le popolazioni che vivono lungo il Po si sentirono allargare l'animo da questa disposizione di legge; esse confidavano che l'anno delle loro maggiori sventure non si sarebbe chiuso senza che un serio provvedimento di legge fosse venuto a rassicurarle, dando loro la coscienza che la vita, e gli averi loro erano al coperto da nuovi pericoli, portando nelle locali amministrazioni quella calma e quell'ordine che adesso non hanno per le esorbitanti pretese della finanza.

Nè con questo io intendo di muovere rimprovero all'onorevole ministro dei lavori pubblici; io so bene quanta perdita di tempo debba essere in un dicastero quando se ne muta il capo; comprendo quanta mole di studi e di lavoro debba pesare sul nuovo capo di un gran dicastero allorquando questi deve studiare tutte le pratiche a nuovo, deve prendere cognizione dei moltissimi affari sui quali è chiamato ad esercitare la propria azione. Ma so al-

tresi quanta sia la perspicacia e la forza d'animo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e quindi sono certo che non sarà sfuggito al suo esame l'importanza della questione di cui prendo a discorrere; che anzi egli la conoscerà a fondo, ed avrà preparati i mezzi per poterla risolvere.

Ciò premesso, entro in argomento.

Due ordini di provvedimenti sono indicati nell'articolo di legge che ho avuto l'onore di citare: uno tecnico ed un altro finanziario; regime tecnico e regime finanziario del Po.

Mi permetta la Camera di dirle quello che io intenda per l'uno e per l'altro, affinché essa, senza che io mi fermi poi a dimostrarlo, possa dedurne che questi provvedimenti, non solamente sono possibili, ma sono necessari ed urgenti. Il primo provvedimento è d'ordine tecnico.

Io non credo, o signori, che con questa espressione, la legge abbia voluto indicare quel grande lavoro scientifico, di cui altre volte si parlò in questa Camera, che deve anche esso farsi, ma che sarà l'opera di lunghe meditazioni, e di non pochi anni; di quel grande studio che deve abbracciare tutta quanta la grande questione idraulica del bacino del Po, anche nelle sue relazioni con la legislazione e con l'economia di quella vasta e ricca regione. Tale studio come ho detto richiederà lavoro e tempo non breve; non poteva imporsi in pochi mesi; non poteva un Governo serio accettare di compierlo entro limiti di tempo così ristretti: appena sei mesi. Il piano tecnico che la legge prescrive io intendo che sia un'opera molto più pratica ed al tempo stesso di importanza non minore dell'altro. Io credo che si tratti di regolarizzare lo *statu quo* del fiume, cioè a dire, di mettere le sue difese in quelle condizioni d'altimetria e di solidità, che fu dimostrata necessaria dalle ultime grandi piene.

Credo poi che a questo piano debba essere unito quale corollario una serie di disposizioni regolamentari e disciplinari, che valgano ad assicurare che i servizi tecnici siano fatti colla maggior esattezza e precisione.

E del regime tecnico non ho altro a dire; spero però che la Camera per questi pochi anni sarà resa persuasa che non solamente è possibile, ma è assolutamente necessario, ed urgente che questo piano si faccia, perocchè, se in questo momento abbiamo una bella stagione e il cielo sereno, verranno indubbiamente i giorni di procella e di minaccia, e dopo le procelle e le minacce le disgrazie, se non si sono prevenute a tempo.

Dunque prepariamoci e provvediamo, la più volgare prudenza ce lo consiglia.

E vengo al regime finanziario.

La Camera comprenderà che con questa espressione la legge intende che debba essere definita e regolata la competenza passiva delle provincie in ordine alla loro quota di concorso nelle spese delle opere idrauliche; si tratta cioè di modificare, e di migliorare la legge del 20 marzo 1865 riguardante le opere pubbliche.

L'onorevole ministro ben sa che dove maggiormente sarebbe importante che funzionasse questa legge, o non fu applicata, o, se si tentò di applicarla, si incontrarono tante opposizioni, tante difficoltà, tante resistenze che poi in effetto la legge si ridusse a nulla o quasi a nulla.

La ragione di questo non funzionare della legge non è già nell'animo di quelle popolazioni, che sono tutt'altro che reluttanti, che si piegano anzi ossequenti a tutto ciò che è dalla legge stabilito, ma è nel sentimento di quelle popolazioni che l'applicazione della legge in dati casi porterebbe ad una estrema sventura per loro; in altri termini, perchè le disposizioni di quella legge talmente superano le forze contributive ed economiche di quelle provincie, che in certi casi (come lo si è detto più volte in questa Camera, come lo si è riconosciuto dagli stessi membri del Governo) per corrispondervi, abbisognerebbe che le provincie dessero se stesse *mancipie* allo Stato, in una parola, che le proprietà tutte fossero confiscate e demaniate dallo Stato stesso.

Ed intanto che cosa avviene? Avviene che le amministrazioni centrali seguitano ad inscrivere nei bilanci dello Stato le partite del debito delle provincie; queste partite da anni si accumulano e non servono ad altro che a fuorviare, dirò così, l'attenzione di coloro che studiano i bilanci per farsi un criterio esatto della vera situazione delle nostre risorse.

D'altra parte gli agenti del Tesoro (ed è il loro dovere) sono pronti a trasmettere alle provincie ed agli enti morali debitori il conto dei rispettivi loro debiti; nè si contentano di mandare questo conto, ma compulsano, minacciano, martellano per ottenere un pagamento che è assolutamente impossibile. Tutto ciò porta una grande perturbazione in quelle amministrazioni, mette l'agitazione nei contribuenti, la legge infine non viene eseguita, e quindi cade in discredito.

Ciò io credo sia il maggior male che possa avvenire in uno Stato; le leggi debbono ordinare e pre-

scrivere solo quanto è possibile, perchè solamente quello che è possibile è giusto; ma ordinato che l'abbiano deve essere eseguito a qualunque costo.

Da queste poche parole la Camera credo si sarà resa persuasa che anche da questo lato è *necessario ed urgente* di provvedere.

Ed ora non mi resta che a formulare la mia interrogazione all'onorevole ministro, ed è questa:

Si è il signor ministro preoccupato di questo importante argomento?

E quando sarà in grado di presentarci il progetto di legge che deve mettere in ordine questa materia?

Aspetto dalla sua cortesia una risposta categorica.

SPAVENTA, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole Mangili m'invita a discorrere di un argomento veramente importante; prego la Camera di prestarmi la sua attenzione, perchè credo che il tema da lui toccato meriti di essere seriamente considerato.

L'onorevole Mangili mi domanda dapprima quali siano gl'intendimenti del Governo circa la sistemazione tecnica del fiume Po. Egli stesso ha ricordato come fu nominata una Commissione composta dei più valenti idraulici che l'Italia vanta e di professori tecnici insigni.

Questa Commissione non ha veramente spinto molto innanzi i suoi lavori. Sono lavori di natura assai difficile, e che richiedono molto tempo; quindi non è a farsi biasimo nessuno a questa Commissione, se fino ad oggi non ci abbia fatto conoscere il risultato dei suoi studi.

Posso però accertare la Camera che quella Commissione già ha fatto eseguire una nuova livellazione del Po, ed ha comunicato al Ministero, ed il Ministero ha già approvato delle istruzioni per divenire alla correzione delle antiche mappe del fiume.

Ma evidentemente le conclusioni di questa Commissione non possono fermarsi a darci una nuova livellazione ed una nuova corografia del Po.

Quali saranno queste conclusioni io non posso ora prevedere.

La Commissione avviserà che il sistema antico e presente della difesa del territorio padano deve essere mantenuto? Avviserà essa che debba essere modificato? Che bisogna creare un diversivo del Po? Che occorre rettificare il suo corso? Che è necessario regolare le acque dei suoi affluenti superiori fino nei loro più elevati bacini delle nostre montagne?

Io non so quale sarà la conclusione a cui la Com-

missione sarà per giungere; quello però che so (e così rispondo alla seconda parte dello stesso quesito tecnico posto dall'onorevole Mangili), quello che so, dico, è che il Ministero, senza aspettare le conclusioni della Commissione scientifica, dava ordine, fin da quando avvennero i gravi disastri del 1872, di progettare tutti i rialzamenti e tutti i rinforzamenti necessari per mettere gli argini del Po in condizione di poter affrontare delle piene simili a quelle del 1872; ed il lavoro che si è venuto facendo in tutto il 1873 non ha avuto altro scopo che questo.

I progetti, come ho detto ieri, di opere straordinarie intorno agli argini del Po, ascendono, credo, già a 650, dei quali gran parte eseguiti o in corso di esecuzione. Ma queste opere sono esse sufficienti? Veramente, se devesi giudicare dall'attitudine che tutti gli uffici tecnici del Po hanno tenuto durante l'autunno, dovrei credere che sì, perchè nel principio di settembre, preoccupandomi di quello che poteva avvenire durante l'autunno, feci intendere a tutti quegli uffici che indicassero le opere che credevano necessarie per assicurarci nelle eventualità di nuove piene. E veramente non ci fu nessuno, il quale manifestasse l'urgenza di nuove opere di rilevante importanza oltre quelle prestabilite.

Però sono in corso di studio più di un centinaio di altri progetti, che gli uffici locali proporrebbero per meglio assicurarci dai pericoli di nuove inondazioni: ma della necessità e utilità di quei progetti il Ministero non ha potuto ancora rendersi conto, perchè non tutti sono stati esaminati dal Consiglio superiore.

Il Ministero però non ha disponibile ora che una piccola somma sopra il fondo di 26 milioni che il Parlamento accordò per tale scopo. Ciò che poteva fare, e che ha fatto già, era di richiamare l'attenzione di tutti gli uffici locali, acciocchè, nella determinazione dei progetti che sono per proporre, tengano presente la somma disponibile: se mi venissero proposti dei progetti la cui urgenza non fosse dimostrata, evidentemente io sarei obbligato a respingerli: se invece venissero proposti progetti la cui urgenza fosse riconosciuta, ma il fondo mi mancasse, obbligo mio sarebbe di venire alla Camera a chiedere il fondo necessario per la esecuzione dei progetti medesimi.

E così credo di avere risposto alla seconda parte del quesito dell'onorevole Mangili.

Ma l'onorevole Mangili mi propone un quesito non meno importante del tecnico, ed è il quesito finanziario.

Egli ha inteso domandarmi: come dunque si fa-

ranno queste spese relative alla difesa del territorio minacciato dalle inondazioni dei nostri fiumi? Abbiamo sì una legge, la quale ha provveduto determinatissimamente sopra la materia, ma questa legge non è stata eseguita, o le è stato in piccola parte.

Se la Camera vuol sapere ciò che nel settennio il Governo ha speso per le difese dei nostri fiumi, io ho qui alcune cifre molto eloquenti.

Per il settennio dal 1866 in qua le spese sostenute per le opere idrauliche di seconda categoria sono state 17,000,000 di lire, senza contare i 26 milioni contemplati dalle leggi del 1872 e del 1873, e senza comprendere le provincie venete e la provincia di Mantova, per le quali vi è stata ancora una spesa di 19 milioni.

I rimborsi, a cui lo Stato avrebbe diritto verso tutte le altre provincie su queste spese, tralasciando sempre quella dei 26 milioni, ammonterebbero a 8,805,600 lire; i rimborsi a cui ha diritto da parte delle provincie venete e di Mantova, ascendono a 9,847,000 lire. Di questi rimborsi quanti ne sono stati pagati? Mettiamo da parte la provincia di Mantova e quelle del Veneto, nelle quali la Camera certamente sa che la classificazione delle opere idrauliche non è stata ancora fatta.

La legge sulle opere pubbliche in quelle provincie fu pubblicata fin dal dicembre 1866, e avrebbe dovuto aver effetto sotto il riguardo finanziario dal 1° gennaio 1867; ma fino ad oggi la legge dei lavori pubblici è rimasta, sotto il rispetto finanziario, nelle provincie venete e nella provincia mantovana, un vano nome. Abbiamo innanzi questa condizione di cose. Urge provvedere. Come provvedere? Se nelle provincie venete e nella mantovana la legge dei lavori pubblici non ha avuto esecuzione alcuna pei rispetti finanziari, ciò non deve essere stato senza ragione. Se nelle altre provincie, ove la legge era stata promulgata qualche anno innanzi, essa non ha avuto esecuzione completa, deve pure esservi stata una ragione. Quali sono queste ragioni? Egli è certo che la legge dei lavori pubblici, allorchè fu promulgata, non poteva avere alcun riguardo alle condizioni peculiari delle provincie venete e della mantovana (*Bravo! Bene!*) che all'epoca della promulgazione sua non facevano ancora parte del regno d'Italia.

Ora la legge dei lavori pubblici circa le spese per le opere idrauliche di seconda categoria, che è l'argomento proprio del quale discutiamo, stabiliva un riparto sopra la base di un'esperienza la quale era stata fatta in alcune provincie dello Stato, dove delle leggi simili sino allora erano state in vigore; e questo riparto era quello che oggi sanziona l'ar-

ticolo 95 della legge, vale a dire lo Stato sostiene la metà di questa spesa, e l'altra metà va divisa fra le provincie e gli interessati. Questo riparto che consisteva adunque nel ritenere per lo Stato la metà della spesa, gittando l'altra metà sopra gl'interessati (perchè insomma ritengo provincie e consorzi come semplici interessati), questo riparto, dico, era creduto giusto, era creduto conveniente, perchè, come ho detto, fino allora le provincie e gl'interessati, in alcune contrade d'Italia, vi si erano accomodati.

L'esperienza aveva dimostrato che un riparto simile non era esorbitante. Le provincie, dove questa maniera di riparto aveva fino allora avuto luogo erano le Romagne. Il sistema che, circa il riparto di questa spesa, vi era tenuto sopra l'altra sponda del Po, è un sistema difficilissimo a dirsi in poche parole.

Tralasciando però ciò che si faceva in antico, le leggi pubblicate nel secolo presente, relative alla materia, sono quelle del primo regno d'Italia. La legge del 20 aprile 1804 e la legge o decreto del 6 maggio 1806 sono sostanzialmente, circa questo punto, le stesse.

La legge del 1806 innova più sull'amministrazione, che sul punto della competenza passiva delle spese delle opere idrauliche.

Queste due leggi in sostanza mettevano il carico di queste spese sullo Stato, ma a patto che gl'interessati ed i corpi morali seguitassero a concorrere in esse per quella parte che fino allora avevano avuta a loro carico, secondo le consuetudini e le convenienze.

Le convenienze e le consuetudini qui rappresentano quel limite di sacrifici, a cui i privati potevano giungere nel concorso di queste spese, senza aggravio esorbitante.

La legge del 1865 al contrario invece di ritenere questo limite così vario ed incerto, ne prefisse un altro più sicuro, più invariabile, quale era la metà dell'intera spesa a carico degli interessati.

Ora, che cosa avvenne delle leggi del 1804 e 1806? Furono anche esse eseguite puntualmente in quelle provincie? Erano appena iniziati, non senza molte contrarietà, gli studi per le delimitazioni dei circondari soggetti a contribuzione, quando l'Austria nel 1816, ripigliando il possesso del Lombardo-Veneto, ritenne l'amministrazione intera dei servizi idraulici nelle sue mani. Le spese furono fatte dal pubblico Tesoro; gli speciali interessati non concorsero; ma l'Austria se ne rifaceva con una sovrimposta sulla fondiaria di quelle provincie.

Quando dunque noi abbiamo pubblicato la legge

del 1865 nelle provincie venete ci siamo trovati sgomenti ad applicarla dinanzi ad una condizione di cose così diversa da quella delle provincie, da cui la stessa legge aveva attinta la sua principale ispirazione. Il procedimento amministrativo per addi- venire alla classificazione è stato regolarmente com- piuto, ma il Governo si astenne dal sottoporre alla firma di Sua Maestà l'approvazione dell'elenco delle opere di seconda categoria quale risultava dal pro- cedimento amministrativo, applicando i criteri e le norme derivate dalla legge.

Perchè ciò non si è fatto? Ho detto che non si è fatto perchè si è creduto che il carico che ne ver- rebbe a quelle provincie fosse superiore alle loro forze.

Ma è egli veramente superiore alle forze dei con- tribuenti, alle forze economiche degli interessati nella difesa dei territori per cui queste opere si fanno? È questa una questione che è molto diffi- cile a definirsi. Quello che a me pare chiaro è che, quanto alle spese di ordinaria manutenzione di que- ste opere contemplate nei capitoli 9, 10, 11, 12, 13 e 14 del nostro bilancio, questo carico deve essere tutt'altro che eccessivo. Si tratta di una spesa che giunge annualmente a poco più di sei milioni. Lo Stato assumendo su di sè il pagamento della metà di questa spesa, il carico dell'altra metà evidente- mente non può riuscire eccessivo. Ma ci sono le spese straordinarie.

Oggi, colla legge che abbiamo, anche le spese straordinarie andrebbero ripartite secondo la norma dell'articolo 95; ed io convengo, che un riparto di spese tanto considerevole aggraverebbe certamente la posizione dei possessori dei territori difesi.

Ma dunque come si esce da questa situazione? Ebbene io ne uscirei a questo modo.

Io manterrei puramente e semplicemente la legge per quanto riguarda le spese ordinarie...

BREDA VINCENZO. Non va.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.. per le spese stra- ordinarie proporrei una deroga all'articolo 95, la- sciando al Parlamento di determinare volta per volta la misura in cui a queste spese debbano con- correre sia le provincie, sia gli interessati.

L'onorevole Breda mi ha interrotto dicendo: non va. Io dico che va, od almeno dovrebbe andare. Per me i principii veri in questa materia sono, che la difesa dei beni privati spetta ai loro possessori. Questo principio è il solo razionale, non ne conosco altri, salvo uno il quale si contempera con esso come è nella natura di tutti i principii, e questo è che dove le forze dei privati o da sè o associate tra

loro, non bastino per la difesa dei propri beni, è ob- bligo dello Stato di venire loro in aiuto. Ma fin dove i privati da sè, o associati tra loro bastano alla difesa dei propri beni, lo Stato non dovrebbe ingerirsene.

Ma quando lo Stato deve venire loro in aiuto? Qui sta la questione.

Io ho detto che l'esperienza, per lo meno, deve avere dimostrato che prima che lo Stato venisse in soccorso a questi privati, essi facevano da sè queste spese, e così chiaramente provavano che potevano sopportare il carico della difesa dei loro beni. Quindi mantenendo questo carico nei limiti nei quali già da prima gli interessati lo sostenevano, non può ap- parire certamente eccessivo.

Ma se questo limite non si predefinisce, signori miei, sapete qual è la conseguenza che deriva da questo concorso illimitato che lo Stato dovrebbe prestare alla difesa dei beni di alcuni territori? La conseguenza è che, quando lo Stato accresce il red- dito netto di alcuni territori, i quali per essere in condizioni difficili hanno bisogno di difendersi, que- sta difesa stessa accresce i loro prodotti a spese dei territori meno fortunati, perchè i territori difesi non sono i più infruttuosi; e quelli che non hanno bi- sogno di difesa, che sono i territori di montagna, i territori alpini, devono concorrere ad aumentare il reddito netto dei territori difesi dalle inondazioni. Dunque un limite vi deve essere.

Io non disconosco il principio che lo Stato debba questo concorso. Lo deve per l'integrità del suo territorio; perchè, quando i privati non avessero più interesse a coltivare i loro beni, questi verreb- bero abbandonati, e sarebbe una perdita per lo Stato. Ma un limite vi deve essere, e questo limite, se si volesse procedere razionalmente, bisognerebbe ritrovarlo in quel reddito medio che in Italia hanno tutti i terreni; e non permettere che i possessori di beni difesi ritraessero, mediante un concorso mag- giore che lo Stato presterebbe, un reddito maggiore; perchè questo reddito maggiore, come ho già detto, sarebbe in definitiva ottenuto mediante un disborso fatto dalle tasche degli altri.

Or dunque, io diceva che per la spesa della ma- nutenzione ordinaria delle opere di difesa, la legge a me non pare esorbitante, la spesa non essendo grande; ma, per le spese straordinarie, la legge, com'è, massime per alcune provincie, potrebbe rie- scire esorbitante: e quello che è avvenuto nell'ul- timo anno lo prova manifestamente, perchè se vo- lessimo ripartire a carico degli interessati e delle provincie, secondo la legge, delle somme così con-

siderevoli come quelle che abbiamo spese, le provincie e gli interessati ne resterebbero soverchiamente aggravati.

Ma oltre modificare la legge, per quanto riguarda le spese straordinarie, lasciando il riparto di questa volta per volta al Parlamento, bisogna eseguire la legge attuale come è per quanto riguarda le spese ordinarie.

Fin qui vi sono stati molti i quali hanno creduto che la legge attuale, ancorchè non se ne contestasse il principio, non fosse eseguibile, perchè non ha in sè i mezzi propri alla sua esecuzione. La legge suppone che, fatta la spesa, questa sia ripartita metà tra lo Stato, e metà fra gl'interessati; come ho detto, questa quota spettante agl'interessati deve essere divisa poi per metà alle provincie, e per metà ai proprietari conterminanti riuniti in consorzio.

Ora, il modo con cui questi consorzi dovrebbero essere stabiliti, è parso talmente intralciato, talmente difficile che fin qui le autorità nostre amministrative non hanno osato di condurlo innanzi, ed hanno finito quasi col rassegnarsi a non farne nulla.

A questo proposito però io credo che la legge, anzichè dover essere modificata per renderla applicabile (come è parso a taluno negli anni passati) abbia in sè, anche mantenuta quale è, tutti i mezzi per poter essere applicata; ed io ho questa persuasione che, una volta che le popolazioni vengano liberate da quell'incubo di spese eccessive, come quelle riguardanti le opere straordinarie, l'opposizione all'esecuzione di questa legge, come si è manifestata in alcune provincie, sparirebbe, e la legge, per ciò che riguarda le spese d'ordinaria manutenzione, potrà trovare in sè sicuramente i mezzi della sua applicazione.

Dunque, riassumendomi, rispondo anche al secondo quesito dell'onorevole Mangilli. Per la parte finanziaria delle nostre opere di difesa contro i fiumi, la legge com'è non provvede bene; perchè se si volesse applicare alle spese straordinarie, risulterebbe esorbitante, e non potrebbe essere sopportata dalle provincie e dagli interessati; e per questa ragione non essendo stata eseguita, io mi propongo di presentare un progetto di legge che rimedi all'inconveniente.

Ma per ciò che riguarda le spese ordinarie, qualunque altri abbia creduto che la legge non fosse neanche eseguibile, io credo che debba essere mantenuta qual è, ed abbia in sè i mezzi per la sua applicazione.

(Il deputato Mangilli e vari altri domandano la parola.)

PRESIDENTE. Permettano. È impossibile che io possa lasciar continuare una discussione di questo genere, che è affatto estranea al bilancio del quale ci occupiamo.

L'onorevole Mangilli ha sollevato una questione di principii che ha tratto a talune disposizioni di legge che forse occorrerà di esaminare.

L'onorevole ministro ha esposto le sue intenzioni le quali saranno lodevoli, io non c'entro punto, e non debbo esaminarle, ma certo è dover mio d'arrestare una discussione che non trova qui la sua sede opportuna. Non sarebbe possibile votare questo bilancio neanche in due mesi se si volesse andare a fondo di questa ed altre simili questioni.

BREDA V. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non posso accordarcela.

BREDA V. Perchè? Il signor ministro ha esposto le sue idee e noi non potremo rispondere?

PRESIDENTE. Ella non può dire nè sì nè no... È la Camera che in tal caso decide.

BREDA V. È strano che il ministro possa parlare, e noi no.

PRESIDENTE. La prego di rispettare l'autorità del presidente, che è lungi dall'essere arbitraria.

BREDA V. Interroghi la Camera allora.

PRESIDENTE. L'interrogherò per l'appunto.

BREDA V. Io intendo di rispondere ad alcuni...

PRESIDENTE. Ella non ha la parola, e non può parlare se non quando gliene sia data facoltà.

L'onorevole Mangilli ha chiesto di fare una interrogazione in occasione, non di un capitolo, ma di titolo, e anzi ha dichiarato che egli non avrebbe detto che poche parole, non volendo che si aprisse una discussione. L'onorevole ministro ha creduto di dovere esporre in proposito le sue idee, e sta bene; la Camera le giudicherà quando dovrà farne oggetto di una disposizione di legge speciale.

Io però dichiaro che questa discussione non può trovare il suo posto nella discussione del bilancio, e che non è possibile che il bilancio sia discusso neanche fra due mesi se si va di questo passo.

BREDA V. Signor presidente, domando che consulti la Camera.

PRESIDENTE. La consulterò.

MANGILLI. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

MANGILLI. Prima di tutto dichiaro che non accetto, perchè non è giusto, l'appunto che mi ha fatto l'onorevole presidente, di aver cioè sollevata una discussione inopportuna.

Io ho posate due questioni all'onorevole ministro

e l'ho pregato a voler avere la gentilezza di rispondermi. Tali questioni poi avevano relazione ad un articolo di legge che riguarda precisamente il servizio delle acque. Io era dunque nel mio diritto, nè meritavo censura. L'onorevole ministro mi ha risposto, e quindi non ho che a ringraziarlo.

Non intendo poi di rispondere alle idee che egli ha svolte intorno al sistema che intenderebbe adoperare per mettere in esecuzione la legge sulle opere pubbliche dove non è applicata.

Allontanato così da me l'appunto che il signor presidente mi ha fatto, tengo a dichiarare al signor ministro che l'ampiezza delle informazioni che mi ha fornite in ordine ai lavori tecnici che si sono eseguiti, o si stanno eseguendo, sul Po, non mancheranno di tranquillizzare le popolazioni di cui io mi interessò, e che quindi io gliene sono grato.

Venendo poi al sistema che il signor ministro ha spiegato e che egli pensa di applicare per regolare la competenza passiva delle provincie nelle spese delle opere idrauliche di seconda categoria, io non credo che ora sia il momento di discuterlo. Dirò solo che quel che mi premeva era che egli si impegnasse a portar la questione dinanzi alla Camera, e che quindi sono lieto delle dichiarazioni da lui fatte in tal senso. Quando verrà tale questione davanti al Parlamento...

PRESIDENTE. E allora si discuterà.

MANGILLI. Intanto mi compiaccio di prendere atto di tale dichiarazione del signor ministro, cioè che fra breve presenterà il progetto di legge che io desidero.

PRESIDENTE. Dunque la questione sorgerà quando l'onorevole ministro ne farà oggetto di uno speciale progetto di legge. Intanto è evidente che la questione rimane pregiudicata.

Dunque l'onorevole Breda che ha mostrato tanto desiderio di parlare, non farebbe che opera superflua a intrattenersi ancora di tale questione, inquantochè il principio fu ammesso.

BREDA V. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BREDA V. Io domando al signor ministro se col progetto di legge che dice di voler presentare, intende di sottoporre la questione *intiera* alla Camera, cioè, tanto per la spesa ordinaria, quanto per la straordinaria, essendo pure difficilissimo il separare la spesa straordinaria dall'ordinaria, eccessiva per alcune provincie anche questa ultima. Se sottopone la questione intiera alla Camera, io rinunzio a parlare; se per lo contrario egli credesse di propria autorità presentare alla firma reale un qualche decreto in proposito, allora io intenderei di indicare

alla Camera quali sono le gravi obiezioni che avrei da fare sulle parole dette dal ministro e quali sono le omissioni che ho notate nel suo discorso.

Voci. Ne parleremo allora.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non posso sottrarre alla Camera l'esame di tutta intera la materia. (*Benissimo!*) Se la materia deve essere considerata dalla Camera, essa la considererà in tutte le sue parti.

Le spese idrauliche di difesa sono ordinarie e straordinarie; così le distingue il bilancio. Per le spese straordinarie sono necessarie leggi speciali; le ordinarie basta approvarle colla legge del bilancio. Io parlava della distinzione di queste spese, come l'ha fatta il nostro bilancio, non la inventava io.

Ma l'onorevole Breda domanda se il ministro si crede autorizzato a pubblicare un decreto sulla materia. Io non mi credo autorizzato a pubblicare altri decreti che quelli che le leggi mi impongono di pubblicare. Io non ho autorità al disopra delle leggi, ma sono qui per farle eseguire.

BREDA V. La questione è semplicissima. La ridurrò più semplice ancora, se vuole.

Il ministro intende egli, contrariamente anche al parere del Ministero cessato, di avere la facoltà di pubblicare per decreto reale la classificazione delle opere pubbliche nel Veneto? Dica sì, o no.

PRESIDENTE. Questo incidente non può avere seguito...

BREDA V. No!...

PRESIDENTE. Mi permetta. Non posso lasciar continuare questa discussione.

Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Dunque, se non vi sono proposte in contrario, rimane approvato il capitolo 14...

PANCRAZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Pancrazi, dichiaro a lei quello che ho dichiarato agli altri, che non mi è permesso di lasciar continuare la discussione sopra una questione che non è all'ordine del giorno.

PANCRAZI. Se permette, onorevole presidente, vedrà che sono nei termini del bilancio. Io domando la parola sulle opere idrauliche di seconda categoria.

PRESIDENTE. Parli, onorevole Pancrazi.

PANCRAZI. È la terza volta che richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici... (*Conversazioni rumorose*)

PRESIDENTE. Favoriscano di fare silenzio; se si ha da continuare la discussione, è impossibile con queste conversazioni.

PANCRAZI... intorno ai lavori indispensabili che

hanno d'uopo di essere ultimati in Val di Chiana.

Veramente sembrerò insistente.

PRESIDENTE. Onorevole Pancrazi, quella è la parte straordinaria del bilancio.

PANCRAZI. È parte ordinaria, *Opere idrauliche di seconda categoria.*

Voci. C'è il capitolo apposito!

PRESIDENTE. Quella è già votata al capitolo 10; ora siamo al capitolo 14.

PANCRAZI. Termino subito: io raccomando al ministro che almeno le spese che sono state bilanciate per queste opere nella Val di Chiana vengano erogate, giacchè vedo nella relazione sul servizio delle opere idrauliche dal 1867 al 1871 che di lire 142,500, spese previste, furono effettivamente spese sole lire 97,864 88. Raccomando all'onorevole ministro che siano erogate almeno le residue lire 44,635 12 in spese urgenti che rimangono a farsi.

Raccomando nuovamente all'onorevole ministro di provvedere alle opere idrauliche ed alle bonifiche della Val di Chiana, onde non si verifichi quello che prevedevano gli illustri ingegneri Paleocapa e Posenti nelle loro dotte relazioni del 1866, se si vogliono evitare prossimi pericoli di guasti e perdite dei lavori fatti, di guasti e perdite delle bonificazioni ottenute, e non continuino a riprodursi i danni delle paludi e della malaria. Veda il Ministero quale responsabilità assume trascurando tali opere.

Ho finito.

PRESIDENTE. Rimane dunque approvato il capitolo 14.

Capitolo 15. Bonifiche, assegni, indennità ed altre spese ordinarie per il servizio delle opere di bonifica, lire 141,500.

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 16. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 963,000.

Onorevole Farina Luigi, ha facoltà di parlare.

FARINA LUIGI. Da molti anni i deputati della Liguria hanno sottomesso all'onorevole ministro dei lavori pubblici delle osservazioni, anzi delle gravi lagnanze perchè si provvedesse ad urgenti bisogni del porto di Genova, onde ai naviganti non riuscisse malagevole l'accesso nello stesso, incomoda poi la fermata e non fossero obbligati a cercarsi altri approdi più comodi.

L'ex-ministro Devincenzi ci prometteva di studiare la questione. Quantunque gli studi siano stati alquanto protratti, bisogna convenire che, a mio credere, vennero fatti con molta coscienza ed esattezza dall'ingegnere cui si affidò tal incarico, che fu l'ingegnere Cornaglia. Egli persuase il ministro dell'urgenza e necessità dei lavori a farsi, e con sua elaborata memoria li raccomandò alla

Commissione incaricata degli studi intorno alla sistemazione dei principali porti. Diffatti l'ingegnere Cornaglia dimostrò come i porti di Genova, Venezia e Brindisi hanno un avvenire brillantissimo, poichè sono quelli in cui dovrà maggiormente affluire il commercio dell'Europa centrale.

Ma trovò che, specialmente in quello di Genova, mancano le calate, abbisognano urgenti lavori all'imboccatura del porto, al molo nuovo, per cui il bastimento si accosta direttamente al fianco dello stesso, e vi opera lo sbarco o l'imbarco delle merci da tutti i suoi boccaporti contemporaneamente, e come sarebbe necessario che vi fossero delle macchine sulle calate per coadiuvare tale operazione; e dimostrò quanto sia il danno che produce il ritardo di questi lavori, e come sia assolutamente urgente che allo sbarco ed imbarco delle merci, si proceda con maggiore sollecitudine ed economia.

Diffatti osservò che nella parte del porto di Genova denominata *Passonuovo*, ove i bastimenti possono accostarsi direttamente alle calate, ed ove nel recinto della ferrovia ove le operazioni non sono fatte dalla corporazione dei facchini, sibbene dalla società delle ferrovie dell'Alta Italia, che, a mio credere, d'italiano non ha che il nome, lo sbarco sui vapori si fa con 50 centesimi circa alla tonnellata, mentre in altri punti del porto, dove non vi sono delle calate, ci vogliono 4 lire e 20 centesimi circa; cosicchè, valutando un movimento medio di 1,500,000 tonnellate circa, rappresenterebbe in media una economia di circa 5 milioni all'anno, ciò che dimostra quanto sieno proficue le spese impiegate a pro della sistemazione dei porti.

Egli trovò che mancano le stazioni d'ormeggio per i bastimenti che non hanno da accostarsi o che attendono l'accosto agli scali, e dove da questi si ritirano per attendere destinazione e carico.

Inoltre vi manca un avamporto o rada tanto necessaria per l'arrivo e partenza dei bastimenti. Bisogna riparare il porto in modo che non vi sia la così detta risacca tanto svantaggiosa per lo sbarco delle merci.

Dall'anzidetta perizia poi del Cornaglia, a cui per brevità mi rimetto, risultano molti altri bisogni per il porto di Genova, a cui urge provvedere.

Insomma da tutto quanto sopra si evince che, se il porto di Genova fosse sistemato come di dovere, potrebbe da per se stesso supplire a tutte le sue spese di mantenimento ed ai bisogni del commercio, sottraendo allo stesso un'annua minima parte del suo guadagno, poichè sarebbe compensato dalla maggior sollecitudine nello sbarco ed imbarco delle

merci e nell'effettuare le operazioni tutte necessarie a tale scopo.

Fa specie veramente che un ministro di tanto ingegno e di tanta energia, che sta a capo dell'amministrazione dei lavori pubblici dello Stato italiano, indietreggi a procedere d'urgenza alle riparazioni e ai lavori dell'accennato porto, di cui non bisogna valutare soltanto lo stato presente, ma quello maggiore che non gli può mancare, di cui è suscettibile quando gli saranno fatte le dovute riparazioni e lavori, ed operati i necessari ingrandimenti; ed inutilmente il Ministero inviterebbe il municipio di Genova al concorso della costruzione della ferrovia del Gottardo, e per una egregia somma, quando questa tornerebbe inutile pel porto di Genova, che non sarebbe in istato di poter provvedere a tutto lo sviluppo del commercio che anche sotto questo aspetto sarà per derivargli.

Le spese che si farebbero, come ho sopra dimostrato, porterebbero un immenso vantaggio, mentre io credo basterebbe pel momento la spesa di circa 14 milioni per sopperire ai gravi bisogni indicati dal perito governativo, l'ingegnere Cornaglia, nella cui perizia non si può dire esservi alcun che di municipale. Avremmo solo dalle calate una economia di cinque milioni, e mi pare che qualunque cauto speculatore, di rimpetto a così largo utile, non esiterebbe a fare momentaneamente anche un sacrificio per ottenere così brillante risultato. Credo che non mi si vorrà opporre il programma dell'onorevole Minghetti, il quale non vuol fare nuove spese; peichè il rifiuto o il ritardo nell'accogliere domande così giuste, fondati diritti, che turbassero interessi così gravi, sarebbe la peggiore delle economie.

Nel voler ritardare l'esecuzione di qualche altro lavoro interno, non so se l'onorevole ministro faccia male o bene, perchè, per dirlo, bisognerebbe esaminare tutti i singoli casi, ma per quel che concerne i porti il ritardo è una colpa imperdonabile, poichè noi dobbiamo in ciò metterci al livello delle altre nazioni che non sono vincolate al nostro programma. Quanto maggiore è il bisogno di un popolo, tanto più si devono cercare i mezzi per aumentare gl'introiti.

Altre nazioni, le quali si sono pur trovate in grave crisi, hanno riconosciuto che per supplire al disavanzo del loro bilancio doveano crescere i cespiti del guadagno, e questi per l'Italia sono specialmente il commercio e la navigazione, ma il commercio e la navigazione non possono avere incremento senza il restauro e compimento dei lavori necessari nei porti.

E difatti negli ultimi anni nel porto di Marsiglia

vennero spesi da oltre sessanta milioni, in quello di Trieste trentacinque, e noi, che abbiamo porti in miglior posizione di quelli, non ci occupiamo nemmeno di riparare il necessario, deviando così il commercio degli stessi a vantaggio degli stranieri. Amo credere che il ministro dei lavori pubblici non vorrà imitare alcuni proprietari, i quali non danno sesto ai loro stabili per ragioni d'economia.

Spero che queste tre osservazioni che ho sottoposto alla Camera ed al Ministero, anche a nome degli onorevoli Ricci e Podestà, che me ne hanno dato incarico, varranno a far sì che il Ministero si scuota una volta dall'inerzia riguardo ai porti, vera sorgente delle ricchezze nazionali, e che le replicate istanze della benemerita Camera di commercio e solerte municipio di Genova potranno ottenere un risultato soddisfacente, e che l'onorevole ministro presenterà al più presto apposito progetto di legge per essere autorizzato a provvedere d'urgenza ai gravi bisogni del porto di Genova.

PRESIDENTE. Onorevole Farina, ella ha parlato del porto di Genova. Ora ella è anche iscritto nella parte straordinaria del bilancio. Se ciò che vuol dire si riferisce allo stesso argomento, allora lo potrebbe subito esaurire.

L'onorevole Negrotto è anche iscritto sullo stesso capitolo?

NEGROTTA. Io sono iscritto sul capitolo 128, *Porto di Genova*, ma aspettava a parlare su questo argomento quando la discussione fosse giunta a quel capitolo speciale; inquantochè in questo trattasi della manutenzione, e quello che io voleva raccomandare al ministro non è già la semplice manutenzione, ma erano lavori nuovi necessarissimi per quel porto. Se si vuole che parli adesso, parlerò; altrimenti aspetterò a farlo al capitolo speciale.

PRESIDENTE. Allora aspetteremo al capitolo 128.

L'onorevole ministro ha da rispondere all'onorevole Farina?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non posso fare due discussioni sullo stesso argomento. Già mi pesa di farne una per ciascun capitolo.

PRESIDENTE. Adunque, se non vi sono opposizioni, rimane approvato il capitolo 16, Manutenzione e riparazione dei porti, in lire 963,000.

Capitolo 17. Escavazione ordinaria dei porti. proposto dal Ministero in lire 1,700,000, e ridotto dalla Commissione in lire 1,000,000.

L'onorevole Farina Luigi intende parlare su questo capitolo?

FARINA LUIGI. Rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Boruso.

BORRUSO. La Camera avrà potuto vedere dalla discussione generale come la Commissione, in questo capitolo, ha voluto dividere le escavazioni ordinarie dalle escavazioni straordinarie. Io non entro nel merito di questa divisione nè sugli inconvenienti che potrebbero accadere qualora in un porto si dovessero fare contemporaneamente escavazioni dell'uno e dell'altro genere. Non parlo dei doppi appalti, dei doppi ordigni e delle maggiori spese che produrrebbe questo sistema; non voglio entrare in questo.

Vedendo limitata la spesa per le escavazioni ordinarie ad un punto tale che per i porti di maggiore importanza non è assegnata che una somma di lire 20,000, nemmeno sufficiente ai bisogni di una semplice manutenzione a conservare lo *statu quo*, io sperava trovare nella parte straordinaria del bilancio qualche cosa riguardante le escavazioni straordinarie. Ma non trovai nulla, ed allora, ritenendo ciò avvenuto per mancanza di opportune leggi, mi rivolsi ad esaminare le leggi ultimamente presentate dal ministro, sperando trovarvi quello che cercava, ma non trovai altro che un progetto di legge per i porti di Genova, Livorno e Venezia per l'ammontare di 1,400,000 lire.

Ora, io chiedo al ministro se crede che questi soli siano i porti d'Italia che hanno bisogno di escavazione straordinaria, o se non ve ne siano degli altri che abbiano bisogno più urgente di escavazione.

Il ministro mi risponderà certamente, come ha accennato nella discussione generale, che si trattava di impegni presi.

Io domanderò allora che cosa intenda per impegni presi. Se si tratta d'impegni contrattuali, io dico che non poteva il ministro passato contrarre degli impegni contrattuali senza che ci fosse una legge del Parlamento che li autorizzasse, e non potevano mantenersi a danno di altri porti che avevano forse più urgenti bisogni. Se poi si tratta di semplici promesse, allora di promesse ne son state fatte di altre non poche e ripetutamente.

Ora, se non si potevano soddisfare tutte, se non si poteva spendere una somma maggiore di 1 milione e 400 mila lire, doveva farsi una ripartizione più equa e doveva naturalmente darsi la preferenza a quei porti che avevano maggiore bisogno.

E fra questi dovevano attirare la sua attenzione i porti della Sicilia, i quali, per il secolare abbandono in cui sono stati lasciati dai Governi precedenti, si trovano in una condizione di interramento tale per cui è quasi impossibile alle navi di alta portata lo entrarvi e prendervi l'intero carico senza andare soggetti ad incagli ed arenamenti, e quindi considerevoli guasti.

Soprattutto poi meritava una considerazione speciale il porto di Palermo.

E voglio innanzitutto cogliere quest'occasione per ringraziare l'onorevole ministro del progetto di legge che egli ha presentato, e che tende al compimento del prolungamento del molo ed alla diga di difesa alla cala. Erano queste due opere cominciate che, ove non si fosse provveduto a continuarle, sarebbero state seriamente danneggiate e fors'anche perdute.

Però io debbo aggiungere che questo non basta, e che, facendo questo, ha fatto opera incompleta, dappoichè è noto che queste opere, senza l'escavazione del porto, anzichè riuscire di vantaggio al porto medesimo, gli sono di danno.

Ed invero, il prolungamento del molo e della banchina lungo lo stesso ha fatto sì che, ormeggiandosi i bastimenti lungo questa banchina, si è ristretta l'entrata del porto, la quale è ostruita da un banco roccioso, in modo che succedono frequenti incagli di bastimenti che entrano e sortono dal porto. Ed io ho qui una nota di bastimenti che in un breve periodo di tempo hanno incagliato in quella roccia: il *Sebastopoli*, il *Bamian*, il *Gresian*, il *Segesta*, ed ultimamente la fregata *Gaeta* ed altri legni nazionali.

Ora, di fronte a questo stato di cose, a che ha giovato il prolungamento del molo, a che gioverà il compimento di questo lavoro, se, invece di estendere la sua area ancorabile, coperta dal banco roccioso, ha ristretta l'entrata del porto in modo da cagionare incaglio al movimento dei legni?

Un'altra opera si è fatta, ed è una diga a difesa della cala. È questa un'opera utilissima, che tende ad avvicinare il commercio alla città, da cui è molto distante il porto, ma l'opera di difesa alla cala riesce inutile se non se ne scava il fondo, ove mai è entrata una draga.

In quella cala o strato entrano i battelli di piccolo cabottaggio, tenendosi però a discreta distanza dalla banchina, alla quale in alcuni punti nemmeno i canotti possono avvicinare, e per la quale intanto si sono spese alcune centinaia di migliaia di lire.

Un altro lavoro urgente nel porto di Palermo si è questo: essendosi fatta una ferrovia per portare i prodotti al molo, per cui si sono spesi alcuni milioni, e quella ferrovia facendo capo ad uno scalo sul molo, non si può far uso di questo scalo, perchè il mare prossimo ad esso non è ancorabile per mancanza di fondo. Dunque, se si vuole utilizzare tanto la ferrovia che lo scalo, bisogna nelle vicinanze di questo, e precisamente dalla parte dello scalo d'Alaggio Florio, ove è intenzione del municipio di fabbricare i magazzini di deposito, scavarne un fondo

sufficiente per permettere ai bastimenti di ormeggiarvi e prendervi carico.

Mi pare che tutte queste opere siano urgenti. Risulta evidente che, se manca il fondo, le opere di difesa che si sono fatte riusciranno affatto inutili.

La Sicilia si è voluta equiparare, quanto ai pesi, alle altre provincie d'Italia; e non mi dolgo di questo, trovo che è giusto; ma vorrei che contemporaneamente fosse messa nelle condizioni delle altre provincie, perchè possa pagare con facilità questi pesi.

Bisogna che il livello si porti nelle opere pubbliche come si è portato nelle imposte.

Ma mi aspetto dall'onorevole ministro una risposta simile a quella che ha data ieri all'onorevole Fara: lasciamo che si sviluppi il commercio, e poi miglioreremo i porti.

Io non risponderò, come ha fatto l'onorevole Fara, quantunque sia della stessa opinione, cioè che al commercio bisogna spianare la strada perchè si sviluppi. Non risponderò così, perchè ho un altro argomento anche più forte; ed è che, se il Ministero aspetta, per fare le opere, che si sviluppi il commercio, io posso dirgli che, quanto al porto di Palermo, questa condizione si è già avverata. Io ho qui una statistica che va dal 1861 al 1870, e, senza occuparmi degli ultimi tre anni in cui ci è stato un aumento considerevole, perchè non ho i dati ufficiali, mi tengo soltanto a questo decennio; e pigliando i due punti estremi osservo che il movimento del porto di Palermo nel 1861, quanto al numero dei legni, fu di 5125, mentre nel 1870 è di 11 269, vale a dire che è raddoppiato.

Questo aumento è anche più considerevole, se si guarda al tonnello, perchè da 537,000 08 che era nel 1861, era asceso nel 1870 ad 1,585,437, val quanto dire triplicato.

Per cui, quando un porto in un decennio ha dato questi risultati, cioè di duplicare il numero dei bastimenti e di triplicare l'ammontare del tonnello nel suo movimento, credo che questo porto abbia diritto alla considerazione del Governo, credo che abbia diritto a che si eseguiscano quei lavori che servono, non a far sviluppare il commercio per l'avvenire, ma a dare posto al commercio presente.

Io non faccio nessuna proposta dacchè ho fiducia nel senno e nella buona volontà del ministro dei lavori pubblici; io non parlo nemmeno di qualche progetto del suo predecessore, di un progetto, per esempio, col quale si destinavano 2 milioni per escavazioni straordinarie nei porti della Sicilia, ripartiti però in molti anni, in otto anni credo, in ragione di 250 mila lire all'anno; progetto che, per

quanto fosse insufficiente al bisogno, pure era qualche cosa. Su ciò io non dirò nulla, soltanto mi rimetto alla sua buona volontà, e spero che egli dirà qualche parola che valga a confermare questa mia fiducia ed a farla trasfondere nelle popolazioni che hanno gli occhi sopra di lui e che aspettano i provvedimenti necessari.

PATERNOSTRO PAOLO. Quanto ha detto l'onorevole mio amico Borruso ha abbreviato il mio compito, ed io mi limiterò ad intrattenere l'attenzione dell'onorevole ministro principalmente sopra una questione speciale.

Egli ricorderà che, quando io ho avuto l'onore di pregarlo privatamente, di unita al mio collega Lancia di Brolo, perchè presentasse il progetto di legge per il compimento dei lavori della cala di Palermo, parlai pure del prolungamento della banchina, che è assolutamente necessario. L'onorevole ministro mi promise di presentare un progetto di legge per il compimento dell'antemurale, ed io lo ringrazio come ha fatto l'onorevole Borruso della presentazione di questo progetto di legge; ma il progetto di legge per il prolungamento della banchina non fu presentato, ed io debbo insistere.

Debbo ricordare all'onorevole ministro che questa questione di pochissima entità è stata trattata tra il Ministero dei lavori pubblici e l'autorità di Palermo; ed anzi si era già domandato al municipio di Palermo se, per facilitare il compito del Ministero dei lavori pubblici, non si potesse avere un concorso; ed il municipio ha già stanziata una somma.

Però, quando pareva che la pratica fosse al suo termine e di prossima soluzione, allora vennero gli ostacoli da parte del Ministero dei lavori pubblici e tante cose si dissero; e la più importante è quella che a me dichiarò il ministro, cioè che per mancanza di fondi questo lavoro non poteva farsi per ora.

L'onorevole ministro non può confondere la banchina di Palermo con le altre banchine del regno, poichè questa è molto avanzata e con poca spesa si potrebbe portare a compimento.

Signori, io non sono di coloro che credono che noi di questa generazione dobbiamo far tutto, e nulla dobbiamo lasciar da fare ai nostri posteri; io non sono di coloro che vogliono rovinare i contribuenti perchè tutto sia fatto ora in Italia; io sono bensì di coloro che vogliono si faccia quanto sia strettamente necessario, e nella possibilità anche delle nostre finanze; ma i lavori assolutamente necessari, ed anche quei lavori che, mancati, portano un danno ai lavori già fatti, questi, onorevole mi-

nistro, meritano tutta l'attenzione del Governo. Di questa ultima specie è il lavoro che io raccomando.

E poichè ho la parola, per non tornare sopra alcune raccomandazioni quando saremo all'articolo 135, mi unisco alla raccomandazione dell'onorevole Borruo per le escavazioni del porto di Palermo.

Conosce l'onorevole ministro che nella relazione della Commissione nominata dall'onorevole Devincenzi fu detto che taluni lavori del porto di Palermo sono *imprescindibili*, e che i bisogni del porto di Palermo sono desunti dal movimento della navigazione.

Ora, cosa significa lavori *imprescindibili*, e bisogna desunti dal movimento della navigazione? Significa che, se voi farete questi lavori, aumenterete il movimento della navigazione in quel porto, e aumenterete così il movimento dell'industria e del commercio; e se non eseguite i lavori *imprescindibili*, renderete quel movimento per lo meno stazionario.

E qui dichiaro che non spero che l'onorevole ministro presenti una legge perchè tutta in una volta si faccia la spesa prevista da quella Commissione per il porto di Palermo, ma prego il ministro a studiare la questione per vedere se trovasse modo di fare una qualche proposta per i lavori urgentissimi, distribuendo la cifra che occorrerà in quegli esercizi che crederà opportuni.

LACAVA, relatore. Debbo esplicitare alla Camera le ragioni per le quali la Commissione ha ridotto ad un milione la cifra stabilita di lire 1,700,000 al capitolo 17 del bilancio.

La Commissione generale del bilancio negli anni scorsi ha fatto sempre manifesto che il capitolo 17 comprendeva l'escavazione ordinaria e straordinaria dei porti, ed invitava perciò il Ministero a separare l'una dall'altra; e nell'ultima discussione che se ne fece alla Camera questa aderì alla proposta della Commissione, ed il Ministero, in seguito al voto della Camera, ha diviso l'escavazione ordinaria dalla straordinaria. Ecco la ragione per cui trovate la somma di lire 1,700,000 ridotta a 1,000,000.

Però debbo far osservare che l'escavazione ordinaria ridotta ad un milione è nè più nè meno di quella degli anni scorsi, e l'eliminazione di lire 700,000 non porta nessun nocumento all'escavazione e ordinaria, poichè questa somma di lire 700,000 in più era destinata all'escavazione straordinaria di alcuni porti come quelli di Venezia, di Livorno, di Brindisi, di Genova, ecc. La diminuzione dunque della spesa non reca alcun nocumento all'escavazione ordinaria dei porti.

Dirò di più: i lavori per l'escavazione straordi-

naria erano così inoltrati che lo stesso fondo di lire 1,700,000 non bastava più per essi, e se si fosse durato in questo sistema, non si sarebbero potuto fare più lavori ordinari. È stato quindi nell'interesse della stessa escavazione ordinaria che si è fatta la divisione; tanto è vero che l'onorevole ministro ha dovuto, fra i progetti presentati nella seduta di avanti-ieri, proporre uno che riguarda la somma di lire 640,000 destinate a pagare gl'impegni presi di maggiore spesa per lavori straordinari fatti nel 1873. Similmente vi è fra quelli un altro che raggiunge la cospicua somma di 2,800,000 lire, anche per escavazione straordinaria di alcuni porti.

Riassumendo dunque, quello che io volevo dire è questo, che cioè gli onorevoli colleghi possano essere sicuri che la somma ridotta non diminuisce l'escavazione ordinaria; questa resta come era; e se si è tolta la somma di 700,000 lire, si è per la escavazione straordinaria che ora trova riscontro nei due progetti di legge presentati avanti-ieri dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, si riterrà approvato il capitolo 17, Escavazione ordinaria dei porti, in lire 1,000,000.

Capitolo 18. Personale subalterno pel servizio dei porti, lire 112,450.

Capitolo 19. Pigionj pel servizio dei porti, lire 20,640.

Capitolo 20. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 490,000.

Capitolo 21. Personale pel servizio dei fari, lire 168,000.

Capitolo 22. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, allegato F), lire 50,000.

Strade ferrate...

PATERNOSTRO PAOLO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Intende parlare su questo titolo, onorevole Paternostro?

PATERNOSTRO PAOLO. Vorrei soltanto pregare l'onorevole presidente a rendere avvertito il ministro per i lavori pubblici che sta conversando... (*Il ministro per i lavori pubblici sta parlando con alcuni deputati*) a por mente che sta per cominciare la discussione sulle strade ferrate, onde, se avesse qualche osservazione da fare sul capitolo *Porti*, possa farla, o se avesse da rispondere qualche cosa, sappia che non sarebbe più a tempo quando cominciasse la discussione sulle strade ferrate.

PRESIDENTE. Su quale capitolo?

PATERNOSTRO PAOLO. Sul titolo dei porti e fari.

PRESIDENTE. Ma sulla parte ordinaria, o sulla parte straordinaria?

PATERNOSTRO PAOLO. Ma, onorevole presidente, forse mi sono spiegato male.

Io ho già parlato, e non ho altro a dire. Siccome però l'onorevole ministro credo che, per altri affari importanti, quando ha terminato l'onorevole relatore era distratto in altre conversazioni (*Si ride*); così, prima di passare alle ferrovie, io volevo che fosse interrogato se mai avesse qualche cosa a rispondere a quelli che hanno parlato sui porti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Borruso si è meravigliato di non aver trovato nella parte straordinaria del bilancio nessuna somma relativa alle escavazioni straordinarie da eseguirsi nel porto di Palermo.

Questa sua meraviglia cesserà quando per poco rifletta che per introdurre spese straordinarie nel bilancio sono necessarie leggi speciali che ne autorizzino la iscrizione.

L'onorevole Borruso non ha ommesso di pensare a ciò quando ha detto che è ricorso al progetto da me presentato circa le escavazioni straordinarie di alcuni porti per sapere se vi fosse compreso anche il porto di Palermo. Egli dice che no, ed è così realmente. Ma perchè non vi è compreso? L'onorevole Borruso stesso ha ripetuto le ragioni da me allegate. Il progetto relativo alle escavazioni straordinarie riguarda quei porti per i quali esistevano non solo semplici impegni, ma veri e propri contratti. Ma l'onorevole Borruso ha domandato: come dunque si sono fatti contratti, quando il Parlamento non aveva ancora concesso le somme occorrenti? La risposta è facile: siccome fino ad oggi i fondi per le escavazioni erano confusi tanto per le ordinarie quanto per le straordinarie così il Ministero si è creduto autorizzato a fare contratti per escavazioni straordinarie, ancorchè non vi fossero leggi speciali che le avessero autorizzate.

Ma, poichè io venni a proporre alla Camera la distinzione sopra accennata, mi correva l'obbligo anche di presentarle un progetto di legge per autorizzare le spese necessarie alle escavazioni straordinarie dipendenti dai contratti in corso.

Comprendo benissimo che questa spiegazione non possa soddisfare l'onorevole Borruso, perchè infine ciò che ne risulta è che il Ministero non ha iscritta nessuna somma relativamente ad escavazioni straordinarie nel porto di Palermo. Ma perchè non ho proposto a tale proposito veruna allocazione? Perchè non si può far tutto in una volta. Sono venuto a proporre per il porto di Palermo una somma di lire 700,000 per compiere la diga in difesa della sua cala. E questo era il bisogno più urgente.

So anch'io che il porto di Palermo ha necessità

di alcune escavazioni, che rendano libero il movimento delle navi, che fortunatamente vi affluiscono ogni giorno più.

Ciò che ha detto l'onorevole Borruso, dell'incremento notevole che ha preso in questi ultimi anni il commercio nel porto di Palermo, è ben vero, ed io non posso che allietarmene con lui; ma ciò non implica che si possa far tutto in una volta.

Per il bilancio di quest'anno io sono partito da questo criterio. Noi dobbiamo mantenere gli impegni presi, comprendendo in questa locuzione così quelli derivanti da contratti come quelli risultanti da grandi aspettative, alle quali non era possibile contrastare senza produrre una giusta e forte malcontentezza. Io intesi per impegni anche alcune spese come quella del porto di Palermo, la quale era necessaria per assicurare l'opera compiuta e renderla utile, per far sì che il danaro già speso non rimanesse infruttuoso, ed impedire che l'opera deperisse o non recasse i benefizi che ce ne siamo aspettati.

Ma tutte quelle altre spese, utili sì, ma che potevano differirsi, io ho creduto obbligo mio di non includerle nei progetti di legge che sono venuto presentando alla Camera. (*Bene!*)

Questo che dico circa la escavazione di quel tale fondo roccioso che ingombra il passaggio del porto di Palermo dal bacino proprio di ormeggio alla sua cala; questo vale anche in risposta all'onorevole Paternostro per quanto concerne le banchine.

Queste debbono farsi, ma non solo nel porto di Palermo: vi sono dei porti dove non c'è neppure un metro lineare di banchina, e nondimeno il commercio fiorisce, e ripeto che lo sviluppo stesso del commercio premerà sopra il Governo perchè faccia le desiderate opere pubbliche e sopra i contribuenti, perchè si persuadano di pagare per i benefizi che domandano.

Io non so se l'onorevole Paternostro rimarrà soddisfatto di queste dichiarazioni, ma queste solamente io posso fargli.

PATERNOSTRO PAOLO. Io farò una sola osservazione.

In quanto alle banchine, il ministro dice che esse debbono farsi: io gli raccomando di studiare subito la cosa, e di farle eseguire al più presto possibile: in quanto alle escavazioni, insisto nelle raccomandazioni fatte di sopra.

BORRUSO. Con mio dispiacere, non posso restar soddisfatto; dappoichè, mentre l'onorevole ministro riconosce l'urgenza e la necessità di talune opere di escavazione pel porto di Palermo, e soprattutto di quel banco roccioso che ostruisce l'imboccatura del porto, e che dà luogo ad incagli continui di ba-

stimenti, ciò che non può far a meno di discreditarlo il porto di Palermo, ed allontanarne i bastimenti ed il commercio, mentre, dico, egli riconosce quest'urgenza, non mi dice nessuna parola che accenni ad un prossimo provvedimento.

Il ministro ha detto che non si può fare tutto in una volta. Ma io non ho chiesto che faccia tutto in una volta; si potrebbe fare un progetto di legge in cui la spesa fosse ripartita in più anni. Egli ha accennato ad una spesa di lire 700,000 per la diga, ma queste 700,000 lire non si spendono tutte in un anno, per l'anno 1874 non se ne stanziava che una piccola rata.

Io non domando dunque che si faccia tutto in una volta; ma almeno che si cominci. Quando si riconosce il bisogno d'un'opera, se non si può fare subito oggi, si prometta almeno che si farà domani. Invece il ministro si è espresso in termini così vaghi che io, ove egli non aggiunga qualche cosa di più esplicito, non posso dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, si intenderà approvato il capitolo riguardante i porti, le spiagge ed i fari.

(La Camera approva.)

RISULTAMENTO DI VOTAZIONI.

PRESIDENTE. Prima di procedere nella discussione del bilancio, comunico alla Camera il risultamento delle votazioni testè avvenute.

Spesa per l'adattamento di un locale in Roma per la scuola di applicazione degli ingegneri:

Presenti e votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	196
Voti contrari	34

(La Camera approva.)

Abolizione della tassa di palatico nella provincia di Mantova:

Presenti e votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	226
Voti contrari	4

(Movimento.)

(La Camera approva.)

Divieto d'impiegare i fanciulli in professioni girovaghe:

Presenti e votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	218
Voti contrari	12

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

VISCONTI-VENOSTA, ministro per gli affari esteri. Ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per autorizzare il Governo a dare esecuzione ad un trattato di commercio e navigazione fra l'Italia ed il Perù, conchiuso a Lima nello scorso settembre. (V. Stampato n° 74)

V'è opportunità che il Governo sia posto in misura di proporre il più prontamente possibile all'altro Governo contraente la ratificazione di questa convenzione; quindi mi permetto di chiedere alla Camera che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge, e se non v'è opposizione, s'intenderà dalla Camera accordata l'urgenza.

(È accordata.)

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE.

PRESIDENTE. Passeremo al titolo delle *Strade ferrate*.

L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. L'onorevole nostro collega Angelini discorrendo uno degli scorsi giorni, in occasione della discussione generale di questo bilancio, si rivolgeva all'onorevole ministro dei lavori pubblici chiedendogli se la società dell'Alta Italia non sia un ostacolo per cui il nostro commercio pel Brennero possa svilupparsi e prendere quell'incremento che gli compete.

A simile interrogazione così rispondeva l'onorevole ministro:

« La questione posta così credo che non sia neanche discutibile. Io non ammetto che la società dell'Alta Italia abbia o possa avere tanta potenza da impedire un Governo che si rispetti, di procurare gl'interessi generali del paese, come esso gli intende, passando sopra tutte le pretese e gl'interessi particolari sia di società, sia d'individui. »

Mi congratulo coll'onorevole ministro per questa sua dichiarazione e ne prendo atto.

Io non voglio nemmeno porre in dubbio che egli non si rispetti e non sia sempre per rispettarci, e quindi spero che saprà far eseguire tutto ciò che dalla Camera è stato molte volte richiesto, e che è conforme all'interesse del paese.

Debbo quindi chiedergli s'è disposto a fare ese-

guire un ordine del giorno da me proposto ed approvato dalla Camera in sua seduta 18 maggio 1870, e concepito in questi termini:

« La Camera confida che il Ministero dei lavori pubblici vorrà dare le opportune disposizioni affinché la società delle ferrovie, giusta il disposto della legge sui lavori pubblici, debbano attivare prontamente le corrispondenze per la via più diretta e nel modo più esatto. »

Quest'ordine del giorno ebbe un benefico effetto essendo stato temporaneamente eseguito, almeno in parte ciò che al Governo si richiedeva; dico in parte, perocchè non credo che su tutte le linee siasi combinato l'orario per modo che sempre si percorressero le vie le più brevi tra i principali centri di popolazione del regno.

Ma siccome facilmente si dimentica ciò che non torna utile, così le società ferroviarie hanno poi saputo trovar modo di servirsi d'altre vie che non sono nè le più brevi nè le più convenienti, tanto nell'interesse dei cittadini, quanto in quello del commercio. Ne citerò due per esempio. Una tra Genova e il Brennero, passando per Milano. L'altra tra Genova e le provincie settentrionali d'Italia, e Roma, ora capitale del regno.

Ognun vede che la linea Genova-Milano per il Brennero, e qui mi pare di essere perfettamente d'accordo con quanto diceva l'onorevole Angelini, è allungata di 17 chilometri, facendosi passare i convogli per la via d'Alessandria-Vigevano, invece che farli transitare per la linea Novi-Tortona-Voghera. Da ciò deriva danno ed incomodo ai passeggeri, che devono sottostare a maggiore dispendio ed a un più lungo percorso, danno che è pur risentito dal commercio nel servizio delle merci.

Ma ciò non basta; un altro danno può ricadere sullo Stato, essendo questa linea sussidiata e quella da Vigevano a Milano non essendolo, poichè la linea sussidiata essendo meno esercitata e quindi dando minor reddito, può più facilmente avverarsi si debba ricorrere al sussidio.

Perchè, io domando all'onorevole ministro, si sorvegliano tanto poco le ferrovie che ad ogni istante si debbano lamentare incontri di convogli, sviamenti, mancate coincidenze e continui ritardi negli arrivi, con danno gravissimo dei passeggeri e del commercio?

Ma già prevedo che il ministro dirà che non dipende da lui se sgraziatamente si hanno qualche volta a deplorare simili inconvenienti; se non che, se la sorveglianza fosse meglio fatta, quando spesso vi fossero impiegati sulla linea, come si dovrebbe, essendo a tal uopo stipendiati dallo Stato, molti di

questi inconvenienti dovrebbero cessare, e specialmente gli urti dei convogli, nè si verificherebbero tanti ritardi quando gli orari fossero per tal modo stabiliti che, meno in rari casi di forza maggiore, i convogli potessero giungere all'ora stabilita.

Nè si dica che non spetti al ministro dei lavori pubblici stabilire gli orari, poichè la legge appunto prescrive che il ministro stabilirà gli orari, sentite le società ferroviarie, mentre invece accade che le società ferroviarie stabiliscono gli orari, sentito il ministro.

Ora, se il ministro vorrà eseguire la legge, si eviteranno molti inconvenienti, il commercio non risentirà più i danni che ogni giorno risente, ed i cittadini non subiranno i maggiori dispendi e gli incomodi ai quali ora debbono sottostare. Ma facilmente si può comprendere la ragione perchè il ministro dei lavori pubblici non possa far valere tutta la sua autorità verso talune società ferroviarie, avvegna- chè potendo taluna di esse avere grandi azionisti, possessori di egregie somme in Buoni del Tesoro, possa qualche volta accadere che il ministro, richiamandole al dovere, trovassero il modo, col mezzo dei loro forti azionisti, di far intervenire tra loro ed il ministro dei lavori pubblici, quello delle finanze a consigliare la pazienza al suo collega, per non correre il rischio che i grandi detentori di Buoni del Tesoro abbiano a presentarglisi in qualche momento per lui meno opportuno.

Mi contento di ciò accennare e l'onorevole ministro facilmente capirà perchè non vado più innanzi in questo argomento, e vedrà da questo la Camera che, a volte, malgrado la sua migliore volontà, può l'onorevole ministro andare incontro a gravi difficoltà nell'adempimento dei suoi doveri, per cui non sempre potesse mettere in pratica tutta quella energia della quale disse all'onorevole Angelini. Ma quando tali inconvenienti si verificassero, si denunciino alla Camera, ed il paese almeno saprà la cagione vera per cui un dato servizio non sia eseguito come si dovrebbe.

Io non voglio a quest'ora più oltre intrattenermi, o signori, e quindi concludendo, raccomando caldamente al signor ministro perchè, mantenendo la sua parola, della quale io certamente non ho ragione di dubitare, tanto più dopo le buone disposizioni che ha dimostrato da che egli trovasi al Ministero, voglia ovviare ai gravi inconvenienti da me testè accennati, e far sì che gli orari ferroviari siano combinati per modo che ai convogli si facciano percorrere le linee più brevi per mettere in comunicazione più pronta e diretta tra loro le principali città del regno, riflettendo di stabilire, per quanto è pos-

sibile, gli orari in guisa che ne ridondi ad un tempo vantaggio al commercio ed alle linee dallo Stato sussidiate.

Io confido che l'onorevole ministro vorrà dare esecuzione a quanto gli ho raccomandato, ed allora non si avranno continuamente alla Camera dei reclami, ed il paese sarà lieto di poter dire: finalmente si ha un ministro dei lavori pubblici che capisce l'importanza del suo mandato.

PRESIDENTE. L'onorevole Mascilli ha facoltà di parlare.

MASCILLI. La discussione di questo capitolo mi dà l'opportunità di rassegnare al signor ministro pei lavori pubblici pochissime osservazioni e delle preghiere tendenti ad ottenere il maggior movimento delle linee ferrate già costruite.

Io appartengo ad una provincia sventurata che non ha ferrovie; ma non ostante, non posso desiderare che le provincie fortunate che le hanno debbano soffrire il supplizio di Tantalo. Io desidero che queste provincie si avvantaggino quanto meglio si può; desidero che lo Stato paghi le minori sovvenzioni possibili; e desidero pure che le società concessionarie facciano i loro vantaggi, perciocchè io non sono nemico di esse se non quando non vogliono costrurre quelle linee che hanno contrattate, ma desidero il loro vantaggio, quando questo non è in disaccordo coll'utile delle popolazioni, coll'utile dell'erario dello Stato.

Ieri l'altro io parlai contro il cattivo sistema di appaltare la costruzione delle linee. L'onorevole ministro dei lavori pubblici non mi ha data alcuna risposta a questo riguardo. Penso che l'abbia fatto perchè ha creduto che io non avessi voluto seriamente combattere quel cattivo sistema di appaltare la costruzione delle strade, ma che piuttosto avessi voluto servirmene come di pretesto per entrare in una discussione sulla linea che interessa la mia provincia. Ad ogni modo mi auguro, anzi sono certo che il signor ministro terrà conto delle osservazioni che feci al riguardo.

Ora aggiungo che, se il sistema di costruire le linee ferrate è sbagliato, anche di molto più erroneo è quello di esercitare le già costruite. Il maggiore errore dell'esercizio loro sta nel modo come si distribuisce il prodotto chilometrico. Ed invero, qual è il sistema? Lo Stato assegna alle società concessionarie 22,500 lire annue per ciascun chilometro, oltre a 7500 persese di esercizio. Ed intanto, come si distribuisce il prodotto chilometrico? Le prime 7500 lire vanno a beneficio delle società per compensarle delle spese di esercizio; il di più del prodotto, e fino alla concorrenza di 15,000 lire si divide

per metà: una metà alle società, l'altra all'erario, per compenso di una parte della sovvenzione chilometrica che paga; poi, dalle 15,000 lire in su, le società non percepiscono più alcun utile: tutto l'introito è del Governo. Ora ognuno comprende che, se il prodotto della strada è maggiore di 15,000 lire, ci deve essere anche una maggiore spesa di esercizio, poichè si consuma maggior quantità di carbone, si consuma di più la strada stessa, le macchine e che so io. Quindi è che le società (e naturalmente non si può pretendere che siano eroine) non possono permettere che questo prodotto chilometrico vada al di là delle 15,000 lire, poichè la differenza in più sarebbe tutta a vantaggio del Governo e a danno delle società medesime, poichè quanto maggiore è il prodotto, se non si trae nessun utile, tanto maggiore è la spesa dell'esercizio.

Ma quello che v'ha di più ancora è che, se il prodotto arriva alle 30 o 31 mila lire, vale a dire quando l'erario dello Stato si sarà compensato interamente della spesa della sovvenzione che paga alla società, questa neppure percepisce nulla su quel di più, il quale va tutto ad esclusivo beneficio dello Stato. Ne deriva quindi la conseguenza che assolutamente le società non debbono promuovere, ma ostacolare che questo prodotto chilometrico vada al di là delle 15 mila lire.

Noi gridiamo sempre perchè le tariffe siano diminuite; ma le società non possono assolutamente permettere dei cambiamenti di questo genere poichè è verissimo che con la diminuzione delle tariffe ne verrebbe maggiore il concorso, e si avrebbe un maggiore prodotto, ma questo maggiore prodotto andrebbe tutto a vantaggio del Governo e a detrimento delle società, locchè non si può pretendere certamente.

Egli è perciò che io crederei utile ed onesto ancora che le sovvenzioni chilometriche restassero ferme sino alle 15 mila lire nel modo come sono contrattate, perchè bisogna osservare i patti convenuti; ma dalle 15 mila lire in sopra, invece di fruire il Governo dell'intero prodotto, ne sia detratta almeno quella parte che riguarda alla maggiore spesa dell'esercizio, perchè allora le società non hanno più l'interesse di far fruttare le linee fino alle 15 mila lire al chilometro, ma il più che sia possibile; e così il movimento sarà favorito.

Era questo che voleva raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici: consideri egli quanto ho accennato per modificare la distribuzione del prodotto nel modo che ho proposto?

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Murgia.
MURGIA. Mentre mi felicito coll'onorevole mini-

stro dei lavori pubblici per i due regolamenti emanati, riflettenti uno la sorveglianza governativa dell'esercizio delle strade ferrate, e l'altro la sicurezza e regolarità dell'esercizio stesso, perchè in proposito intendo associarmi pienamente a quanto ne ha detto opportunamente l'egregio relatore del bilancio nella sua elaborata relazione, allorchè gli ha qualificati necessari per le bene plausibili ragioni che ha addotte, non posso però dispensarmi dal pregare l'onorevole ministro a voler portare la speciale sua attenzione sulla sorveglianza governativa dei piccoli tratti di strada ferrata di Sardegna.

Io nello scorso anno additai non poche mancanze nel servizio stesso; e godo che, in virtù delle provvide disposizioni del Governo, a molte di esse sia posto rimedio. Però resta tuttora molto a farsi; e si avrà nulla in avvenire a lamentare, se il commissario governativo, attenendosi ai nuovi regolamenti di cui ho fatto parola, curerà rigorosamente l'adempimento del proprio dovere, e non si continuerà nell'inerzia e nell'apatia da me lamentata nello scorso anno.

Mi restringo dunque ad una semplice preghiera all'onorevole ministro, perchè voglia inculcare al nuovo commissario governativo di Cagliari, che faccia conoscere al Governo quali siano le lagnanze alle quali non si è finora provveduto, onde si possa porvi riparo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quanto agli inconvenienti che possono essere accaduti nell'esercizio delle strade ferrate di Sardegna, confesso all'onorevole Murgia che non ne ho notizia. Ma, se questi inconvenienti esistono e se dipende dall'autorità mia di ripararvi, farò in modo che sieno rimossi.

Circa alla questione mossa dall'onorevole Negrotto, posso pure dire poco.

So che vi sono state lagnanze intorno alle spedizioni di merci da Genova per la via del Brennero, perchè sarebbero state spedite per la via più lunga, anzichè per la più breve, e sebbene anche qui debba dichiarare che doglianze positive non ho ricevute, nondimeno mi sono occupato dell'argomento, ed ho trovato che la società si giustificò dicendo che codesta spedizione per la via di Vigevano anzichè per quella di Voghera-Pavia, che sarebbe più breve, facevasi a richiesta degli stessi speditori.

Io non posso ritenere che questa asserzione fosse destituita di ogni fondamento, perchè anzi mi è stato affermato che quando gli speditori, non contenti del percorso che avevano avuto le loro merci, hanno reclamato la restituzione della differenza di tassa la società non ha opposto difficoltà alcuna.

In ogni modo, ciò che dico prova all'onorevole

Negrotto che la questione la conosco, ma come e quando io possa provvedervi non saprei dirlo fin d'ora. Spero che l'onorevole Negrotto mi accorderà abbastanza fiducia, da credere che se troverò veramente un abuso, e che il toglierlo dipenda da me, non mancherò di farlo.

Riconosco, come ha detto l'onorevole Negrotto, che in materia di orari l'autorità del ministro è grande, che non sono le società quelle che li stabiliscono, ma bensì il Ministero: alle società non spetta che di proporli. Ma deve comprendere l'onorevole Negrotto che se il Ministero nello stabilire gli orari si mettesse troppo sulle dure, cioè li facesse senz'accordo colle società, queste, che debbono poi eseguirli, li eseguirebbero in modo da farne scaturire degl'inconvenienti gravissimi la di cui responsabilità ricadrebbe sul Ministero. La responsabilità invece deve essere divisa; il Ministero comanda, ma a chi? A una direzione sociale che ha tutti i mezzi esecutivi del servizio; il solo Governo è da questo lato privo di mezzi. Dunque il buon accordo è indispensabile e deve essere fondato sopra l'interesse comune, conforme all'interesse delle popolazioni.

A ciò poi che ha detto l'onorevole Mascilli io non saprei che rispondere. Egli domanda di mutare il sistema della garanzia per alcune società, e nota degli inconvenienti che tutti conosciamo.

Io non sarei punto disposto così su due piedi ad accettare il sistema suo, perchè non so quali sarebbero le conseguenze finanziarie che ne deriverebbero. Ciò che posso assicurargli si è che il Governo si preoccupa di questo stato di cose, perchè siamo al punto che alcune società non hanno più interesse di promuovere il traffico, essendo questo giunto a tal condizione che ogni maggior sviluppo si fa a spese delle società e senza alcuna utilità per loro. Ma il problema è gravissimo. Se io rimarrò a questo banco, avremo tempo di discuterlo amplissimamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. Comincio per ringraziare l'onorevole ministro per le sue buone intenzioni, e siccome faccio molto assegnamento sulla sua parola, spero che saprà ovviare ai gravi inconvenienti che il ministro stesso ha riconosciuti; ma non potrei ammettere ciò che il ministro ha detto, cioè che il commercio di Genova possa lamentarsi che si faccia percorrere alle merci una via più breve. Questo non è possibile, perchè, percorrendo una linea più lunga, è evidente che le merci debbono stare maggior tempo per via e i negozianti, debbono sottostare ad una maggior spesa di trasporto...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho detto questo in nessun modo.

NEGROTTI. Non posso ammettere questo, ma dal momento che il ministro dice che ha ben compresa la questione e che se ne occuperà, mi basta.

Ciò che mi piace di rilevare è una confessione preziosa dell'onorevole ministro, che, cioè, se obbligasse le società ad attuare un dato orario che alle medesime non comodasse, potrebbero eseguirlo malamente, quindi venirne degl'inconvenienti, dei quali su di lui ricadrebbe la responsabilità. Io non so come possa ciò asserire, e sarebbe singolare davvero che, perchè una società ha subito un orario il quale le è stato imposto dal ministro, e che il ministro l'ha stabilito perchè la legge gliene dà facoltà, la società possa non eseguire, come è suo debito, il servizio, e quindi mettere anche a repentaglio la vita e gli averi dei cittadini.

Questo, lo ripeto, nessuno può ammetterlo, e appunto mi preme di dichiararlo, perchè quando questa dichiarazione fatta dal ministro non fosse stata respinta, le società potrebbero poi un giorno invocare quanto disse il ministro alla Camera senza essere stato da alcuno contraddetto.

Ma basti su quest'argomento; soltanto mi permetto rammentare ancora all'onorevole ministro l'ordine del giorno nel 1870 approvato dalla Camera che, nello stabilire gli orari, voglia adottare il sistema di far seguire ai convogli le linee più brevi e sulle quali più facile sia la trazione, perchè con ciò recherà un grandissimo vantaggio non solo al commercio, ma anche ai cittadini che arriveranno più presto spendendo meno, e farà un vero beneficio al paese.

GHINOSI. Io parlerò brevemente e non domanderò quattrini all'onorevole Spaventa; cercherò anzi di fargliene, possibilmente, risparmiare.

L'onorevole Spaventa ha avuto occasione, tre giorni fa, rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Angelini, di far parola del ponte che si sta costruendo sul Po, tra Motteggiana e Borgoforte.

Egli ha anche chiaramente lasciato capire come il progresso di questi lavori non sia quale dovrebbe essere, e rimanga ben lontano dal soddisfare tanto i suoi desiderii quanto quelli delle popolazioni.

Ha detto inoltre che, in virtù dei patti contenuti nel decreto di concessione, il termine (che credo fosse di quattordici mesi e cinque giorni) fu prolungato di ottantaquattro giorni a cagione della piena dello scorso autunno, prolungamento reputato conforme alle stipulazioni e necessario, onde la società potesse continuare ed ultimare i lavori del ponte, senza venir meno ai suoi impegni.

Ora, in questa prima parte delle poche parole che sto per dire, vorrei manifestare la speranza che l'onorevole ministro non sarà per concedere ulteriori dilazioni alla società. Ammessi gli ottantaquattro giorni, il ponte dovrebbe trovarsi costruito fra il 19 ed il 20 del mese di maggio. Ma tutti coloro i quali hanno visitato i lavori che si stanno facendo, ed io fui del numero, hanno dovuto *a priori*, senza essere nè meccanici nè ingegneri, persuadersi come sia assolutamente impossibile che il ponte venga ultimato entro il termine indicato. Questa impossibilità deriva, non tanto dagli ostacoli frapposti dal breve rigonfiamento del Po, avvenuto nel mese di ottobre scorso ed in principio di novembre, quanto dall'insufficienza del personale addetto ai lavori e dalla scarsezza delle macchine e dei materiali necessari. Ne è prova che, mentre si sarebbe potuto incominciare la costruzione del ponte dalle due parti del fiume, non si è cominciato che verso Borgoforte, e con tale lentezza e con impiego così insignificante di braccia, da far davvero sospettare che la società dell'Alta Italia suggerisse alla società costruttrice di tirare in lungo, per obbligare così le merci ed i passeggeri a prendere la via molto più lunga di Rovigo-Padova-Verona.

Queste poche premesse di fatto io le espongo qui per concludere col pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad applicare inesorabilmente le multe, scorso il termine convenuto.

È davvero cosa singolare che la società costruttrice della ferrovia Modena-Mantova, cui furono pur fatte lautissime condizioni, abbia voluto e potuto, con tanta facilità, mancare ai propri impegni, e sempre impunemente; e ciò, non solo per l'eccessiva bontà o bonarietà del Governo, ma anche col beneplacito o connivenza delle stesse provincie interessate. Questa deferenza, inesplicabile per parte delle autorità provinciali, rasenta quasi quasi la colpa. Io riprego quindi il signor ministro dei lavori pubblici a volere, senza pietà, applicare le multe stabilite, quando la società costruttrice non consegnerà nelle mani dell'ingegnere governativo il ponte entro il 18 del prossimo maggio.

E poichè siamo sul Po, e precisamente attorno al Ponte di Borgoforte, voglio parlare all'onorevole ministro di cosa che egli già conosce, e cioè del desiderio manifestato da nove o dieci comuni (desiderio rispondente ad un reale bisogno), che venga conservata l'attuale stazione provvisoria di Motteggiana, o ve ne sia sostituita, in caso di demolizione, una nuova. Tutti questi comuni, deggio avvertirlo, concorsero in larga parte nelle spese di costruzione della ferrovia Modena-Mantova.

E qui, nel dubbio che la Camera non se lo rammenti, ricorderò che questa ferrovia è costrutta coi denari delle sole provincie, malgrado sia una ferrovia di importanza non solo nazionale, ma anche internazionale: è forse questa la prima volta (e pur troppo non avemmo imitatori) che provincie italiane siansi spontaneamente sostituite al Governo, ed abbiano fatto esse ciò che il Governo doveva, ma non voleva o non poteva fare.

Ora, che le provincie abbiano affrontato questa enorme spesa, e si siano caricate, Mantova di lire 3,080,000, Modena di 2,000,000 e Verona di quasi 1,000,000, per provvedere alle esigenze del commercio generale e agli interessi della nazione, io lo ammetto; ma non posso non ammettere anche che, facendo questi sacrifici, esse hanno inteso di provveder pure ai particolari interessi dei propri contribuenti. Ciò non ostante è di tutta evidenza che, alla costruzione di questa benedetta ferrovia presiedette, permettetemi il termine grammaticale, il genio della sconcordanza, unito alla mania di non curare, per darsi aria di gran signori, i modesti, ma molteplici e sacri, interessi locali.

Basti il dire che delle cinque stazioni seminate (a caso?) tra Mantova e Modena, una sola, quella di Carpi, è prossima al caseggiato; tutte le altre sono in aperta campagna, alla distanza di due, tre e quattro chilometri dalle borgate. Inconveniente il quale impone gravissime spese ai comuni che debbono aprire dei nuovi accessi alle stazioni, od abbreviare gli attuali; inconveniente che rende difficile la circolazione delle persone e rende maggiormente dispendiosa la spedizione ed il ritiro delle merci. Ma, tra bene e male, queste stazioni in alcune parti ci sono, e benchè bisogni fare due o tre chilometri più del necessario, ci si può pure arrivare, allungando il passo, in tempo utile.

Ora avviene che, precisamente sulla destra del Po, a Motteggiana, fu trovato indispensabile di costruire una stazione provvisoria, e si costrusse sopra il fortilizio che porta lo stesso nome a ridosso dell'argine.

Ma questa stazione non potrà (almeno si crede) rimanerci, perchè, eseguito il ponte, la strada attuale dovrà essere rialzata più che di un metro; e poi è dubbio se il ministro della guerra vorrà acconsentire che la stazione occupi definitivamente una porzione del suo fortilizio.

Come si provvede, una volta tolta quella stazione all'esercizio della ferrovia, o meglio, all'usufruzione della ferrovia stessa, per parte di tutte quelle popolazioni, che da Motteggiana si spandono fino a

Quistello, occupando in gran parte anche il basso Gonzaghese?

Dobbiamo noi obbligarle a correre fino a Suzzara o fino a Gonzaga? o ad attraversare il Po per toccare la stazione di Romanore?

Questo è il problema che io propongo all'onorevole ministro, nel desiderio che egli lo risolva conformemente alle speranze di quelle popolazioni, conformemente al voto della deputazione provinciale.

La difficoltà che può affacciarsi nel mantenere l'attuale o nel far costruire una piccola stazione a Motteggiana, poniamo in vicinanza del colatore Zara, che dista 400 o 500 metri dall'argine del fiume, dove il terreno è uguale, [e dove] la ferrovia passa a livello delle campagne, non è nè può essere grande. Ci sarebbero d'altra parte, oltre gli accennati, altri vantaggi rilevantissimi, vantaggi che non possono non essere apprezzati dall'onorevole ministro per la guerra. S'immagini che egli voglia spedire delle artiglierie a Borgoforte quando il ponte in ferro sul Po sarà terminato. Che cosa avverrà? O dovrà fermarsi a Suzzara, scaricarvi artiglierie e soldati ed avviarli per la strada ordinaria, lunga dieci chilometri, ovvero dovrà spedirli a Romanore per poi farli retrocedere due chilometri e più.

Ora è nell'interesse della difesa dello Stato, è nell'interesse, ed anche nel diritto delle popolazioni che coi loro quattrini hanno costruito quella ferrovia, che esista sulla destra del Po, e prossima al fiume, una stazione ferroviaria non lontana e di facile accesso, dove salire e discendere, dove caricare e d'onde ritirare le merci.

Ponendo fine a questa seconda ed ultima parte del mio dire, pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici, o a conservare, se si può, l'attuale stazione di Motteggiana, od a voler studiare come si possa, nel luogo da me indicato, stabilirne una nuova. Vorrei pregarlo inoltre a far sì, che questa stazione, sia pure essa di 2° di 3° o di 4° classe, come egli crederà, venga costrutta prima che si demolisca l'attuale stazione provvisoria e prima che sia ultimato il ponte sul Po. Non mi pare che tale domanda, intesa, senza aggravio dell'erario, ad agevolare alle popolazioni della destra riva del Po, l'uso di una ferrovia, fatta tutta da loro se non tutta per loro, possa trovare freddo accoglimento presso l'onorevole Spaventa, il quale certamente, quanto me, è sollecito dell'incremento della ricchezza pubblica, e vorrebbe, non ne dubito, che più sovente le altre provincie del regno seguissero l'esempio di Mantova, Modena e Verona, sostit-

tuendosi al Governo nella costruzione delle linee ferroviarie che più direttamente le riguardano.

Spero quindi che egli vorrà accogliere favorevolmente la mia domanda.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ciò che m'importa di più nella risposta che intendo fare all'onorevole Ghinosi è di ristabilire la verità di una mia affermazione espressa ieri nel discorso in risposta precisamente all'onorevole Ghinosi, perchè non so se altri che lui mi abbia interrogato circa il ponte di Borgoforte.

Io dissi che, fra le cagioni di ritardo che vi furono pel compimento di quest'opera, erano da contare quei giorni di piena previsti dal contratto, i quali non vanno computati nel tempo prescritto per il compimento dell'opera stessa.

Dissi che dalle verificazioni tecniche circa l'altezza di questa piena in determinati giorni dell'anno, risultava come per ottantaquattro giorni avessero raggiunta quella tal misura che era determinata nel contratto, ma non ho detto veramente che tutto questo tempo fosse stato già sottratto e che io avessi conceduta una proroga corrispondente.

Il Ministero non ha concesso nulla, ed anche su questi ottantaquattro giorni di piena non mi sono ancora pronunziato definitivamente, perchè non ho ancora la certezza che veramente essi vadano sottratti dal tempo utile per l'esecuzione dell'opera.

Quanto poi all'applicazione delle multe stia certo che, se il Ministero riconoscerà in colpa l'accollatario in quanto possa dipendere dalla facoltà sua di infliggerle, lo farà; se poi la cosa stesse altrimenti, non potrei commettere arbitrii.

Della stazione poi di Motteggiana non posso dir nulla. Mi limito a promettere di portare la mia attenzione sulla cosa.

Quanto al luogo dove l'onorevole Ghinosi e la provincia desiderano che sia costruita, io sarei ben contento di consentirvi, se ciò è conciliabile con le esigenze tecniche ed economiche della strada...

CHIAVES. Poichè si parla di esercizio di strade ferrate, io mi permetto di promuovere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una dichiarazione.

Un fatto abbastanza notevole è annunziato pubblicamente: la direzione della società dell'Alta Italia trasferirebbe la sua sede da Torino altrove.

Io non parlo qui della gravissima iattura che da questo fatto deriva alla città di Torino; non è qui il caso di discutere di ciò; soltanto mi permetto di chiedere al signor ministro se questa deliberazione sia dovuta ad un'azione concertata insieme dal Governo e dalla direzione della società, o se, indipen-

dentemente dal Governo, non sia da attribuirsi ad altro che a deliberazione della direzione stessa.

Attesa appunto quella iattura, cui io accennava, credo di far cosa grata all'onorevole ministro dandogli occasione di fare la dichiarazione che io mi permetto di domandargli.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Nonostante che l'onorevole Chiaves non mi abbia neanche prevenuto di questa interrogazione che intendeva di farmi, pure posso rispondergli immediatamente nel modo più preciso e categorico.

Ecco la lettera colla quale io ho risposto oggi alla comunicazione che ricevei ieri dal direttore della società dell'Alta Italia di questa gravissima deliberazione che il Consiglio d'amministrazione avrebbe presa.

Tralascio tutto quello che non importa al quesito mossomi dall'onorevole Chiaves, e cito solamente il passo che fa al proposito.

« A parte poi la questione di diritto, siccome trattasi di cosa che tocca gli interessi economici di ragguardevoli città, e che ha stretti rapporti con un servizio pubblico di grande importanza, cotesto Consiglio avrebbe dovuto comunicare al Governo i suoi intendimenti prima di tradurli in formale deliberazione. »

Ciò significa che il Governo è rimasto altrettanto sorpreso quanto l'onorevole Chiaves della deliberazione che è stata presa, perchè lo fu senza che il Ministero ne avesse avuto innanzi il più piccolo sentore.

CHIAVES. Ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta.

Debbo poi scolarmi dell'appunto fattomi di non avergliene parlato prima. Mentre io mi accingeva a rivolgermi a lui per prevenirnelo, ho udito l'onorevole presidente che passava ad altri capitoli, e, temendo di non aver più sede opportuna ove fare quest'interpellanza, fui costretto a non frapporre alcun indugio, non ostante il desiderio che aveva di dargliene preventivamente avviso.

PRESIDENTE. *Strade ferrate* — Capitolo 23. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private. (Spese fisse), lire 352,500.

Capitolo 24. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili), 65,000 lire.

Capitolo 25. Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule, lire 1,141,000.

L'onorevole Tamaio ha facoltà di parlare.

TAMAIIO. Sarò brevissimo. Io sarei tenuto se il signor ministro mi potesse dire a che stato si trovino

queste strade calabro-sicule, quali sono le sue speranze quale lo stato attuale, mentre pare che da varie parti sorgano lagnanze non comuni, e che in più di un luogo, massime in Calabria, quello che vi era più non esista.

Se l'onorevole ministro avrà la bontà di dirmi qualche cosa in proposito, gliene sarò gratissimo.

PLUTINO A. L'onorevole Tamaio invita il signor ministro a dire qualche cosa sulle Calabro-Sicule in genere; su quest'articolo ho anch'io molto da dire, e prego l'onorevole mio amico a voler permettere che anch'io svolga le mie idee su questo punto, ed il signor ministro risponderà a tutti e due insieme.

TAMAIO. Padronissimo.

PRESIDENTE. Non è possibile procedere a questo modo. L'onorevole Plutino rivolge una domanda all'onorevole ministro...

PLUTINO A. Perdoni, io ho pregato l'onorevole Tamaio di lasciare che io sviluppi le mie idee, quando verrà l'articolo delle calabro-sicule.

PRESIDENTE. Ma allora converrebbe che parlasse nella parte straordinaria.

PLUTINO A. Al capitolo 149.

LACAVA, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ma se noi procediamo ancora nel modo, come s'è fatto fin qui, sarà impossibile raggiungere il termine di questa discussione, perchè spessissimo gli onorevoli deputati confondono la parte straordinaria coll'ordinaria; e mi duole il dirlo, quando io fo qualche osservazione a tale riguardo, la non si accetta; mentre io non la fo che ispirandomi al sentimento del mio dovere.

Io vorrei dunque che almeno d'ora innanzi gli onorevoli deputati volessero ben persuadersi che quello che riguarda la parte ordinaria non ha punto che fare colla parte straordinaria.

L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

LACAVA, relatore. Intendo far osservare solamente che al capitolo in questione si tratta dell'esercizio delle calabro-sicule, affidato alla società delle meridionali, e che nella parte straordinaria si parla di opere da costruire.

Se gli onorevoli Plutino e Tamaio intendono di far osservazioni sull'esercizio di queste linee, allora è qui il caso di parlarne; se poi intendono trattare cose che si riferiscono alla costruzione delle dette linee, debbono rimandare le loro osservazioni alla parte straordinaria.

TAMAIO. Mi rincresce che l'onorevole mio amico Lacava non mi abbia bene inteso. Io ho parlato di quelle strade calabro-sicule che già esistono od esistevano; giacchè alcune che già esistevano ora non esistono più. Ho finito.

PLUTINO A. Allora, signor presidente dia la parola a me.

PRESIDENTE. Ma non voleva parlare sulla parte straordinaria?

PLUTINO A. Parlo adesso sull'esercizio delle strade calabro-sicule, concesso alle meridionali. Il relatore mi richiama alla discussione, poichè dice che questo è il momento di poter discutere sull'esercizio.

PRESIDENTE. Allora non parlerà più sul capitolo 149.

PLUTINO A. No.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PLUTINO A. Io dirò poche parole, perchè non intendo che di fare delle raccomandazioni all'onorevole ministro.

Gli onorevoli colleghi possono vedere a pagine 18 e 19 della relazione tanto bene compilata dall'onorevole relatore, quali siano le condizioni colle quali il Governo affidò l'esercizio delle calabro-sicule alle meridionali.

C'è la manutenzione stabilita sopra una contestazione di stato dell'esistenza dei lavori, cioè una parte straordinaria di lavori i quali restavano a carico del Governo. Il Governo affidò l'esercizio delle calabro-sicule alla società delle Meridionali consegnandole una strada incompleta, una strada con quattordici ponti distrutti, che aveva bisogno di immense riparazioni; tutte queste riparazioni straordinarie sono a carico del Governo e la società delle Meridionali non può mettere un chiodo, una trave, senza che l'intervento e l'autorizzazione del Governo non ci sia, onde queste riparazioni siano fatte.

Questo stato di cose presenta per la Calabria il risultato che non abbiamo responsabilità di esercizio che non abbiamo di fatto alcun esercizio delle ferrovie.

Non è imputabile al Governo nè alla società, perchè la società non può giammai costruire senza che il Governo non dia la sua autorizzazione.

Diffatti, o signori, i ponti provvisori che erano stati costruiti per sei mesi, è da due anni che si distruggono mano mano, e noi calabresi siamo ridotti alla condizione di dover passare sopra ponti i quali non ci danno altra garanzia, per la nostra esistenza, che la vigilanza di alcuni guardiani i quali stanno lì per vedere se la trave resiste o no.

Ora io tutte le volte che passo su quei ponti, mi sento la pelle d'oca (*Si ride*) nel sentire il cigolio delle travi, le quali pare che ad ogni momento debbano crollare, e debbano trascinarci in mezzo al torrente.

Ora questo stato di cose non può durare. Il si-

gnor ministro attuale dei lavori pubblici non ne ha alcuna colpa; dirò di più, che nemmeno la passata amministrazione, nè il Governo, non ne hanno nessuna colpa, perchè c'è un grave incidente che mantiene questo stato di cose.

C'è una causa esistente tra il Governo e la società costruttrice, causa di molto rilievo, nella quale la mia prudenza non mi permette di entrare, perchè naturalmente in una causa d'interesse rilevante il Governo deve avere la mano libera e sostenere i suoi diritti; ma, d'altra parte, mentre il Governo ci mette sott'occhio una questione d'interesse, io gli metto sott'occhio la questione della nostra esistenza; giacchè io credo che ogni calabrese ha diritto alla propria esistenza e alla propria conservazione come tutti quanti i ministri e tutti quanti i miei onorevoli colleghi.

Ora, signori, siccome la matassa è molto arruffata, siccome i nodi gordiani non si tagliano che con la sciabola, io prego l'onorevole ministro a voler una volta adoperare la sciabola e finire questa questione, sia con una transazione, sia girando la posizione concedendo ad una società l'esercizio definitivo delle calabro-sicule, insomma che si possa avere il beneficio della strada stabile e sicura, senza di che io prego l'onorevole ministro (ed insisto su questo) se noi dobbiamo aspettare che si espletino i giudizi peritali, le transazioni, le discussioni delle Commissioni, noi staremo ancora 10 o 12 anni in attesa che questa questione sia terminata, e intanto tutte le opere che il Parlamento con tanta generosità stanziava, ed il Governo accordava, e le costruzioni che si sono fatte man mano, saranno distrutte.

Io non voglio riandare la causa vera di tanti disastri, certo si è che il Parlamento deve essere informato che la costruzione nelle condizioni in cui si trova non resisterà.

Non c'è scienza umana la quale possa calcolare la forza di distruzione quando si incontrano i grossi marosi che vengono direttamente dalle bocche del Nilo coi torrenti impetuosi che scendono a precipizio dalle montagne dell'Appennino, e che si incontrano precisamente dove sono stati costruiti i ponti.

Dico questo affinchè la mia responsabilità in faccia alla Camera ed al paese sia al coperto, ed il Governo deve assolutamente prendere una determinazione radicale in proposito, altrimenti quello che è successo sino ad oggi succederà di nuovo, cioè che il Governo ha costruito la strada, essa è stata distrutta una prima volta; il Governo ha erogato lire 800,000 per ponti provvisorii, per un passaggio provvisorio con ponti in legno, le 800,000 lire

sono andate a male; il Governo ha cercato di riparare alcuni ponti, altri quattro ponti sono stati distrutti, e se erano quattordici ora sono diciotto i ponti distrutti.

Questo stato di cose adunque è dannosissimo al Governo, e fa gran male alle nostre popolazioni, ed io non trovo altro rimedio, torno a ripeterlo all'onorevole ministro, se non che di accordare la costruzione immediatamente, e l'esercizio ad una società, ed allora sarà la società che avrà a costruire i nuovi ponti nei siti e con quella solidità che i suoi interessi gli dettano, il Governo lascerà che gli altri gridino quanto vogliono, e non avrà alcuna responsabilità. Solo prego il signor ministro di badare che la strada col tempo si andrà sviluppando moltissimo, e per conseguenza nel tener conto dei prodotti delle strade, non tenga conto del prodotto attuale, ma badi bene che le strade renderanno moltissimo; ed io ho il piacere di annunziare alla Camera che in quest'ultimo semestre le meridionali hanno dovuto aumentare di seicento vagoni, e non è piccola cosa, per il trasporto del ben di Dio da quelle provincie nell'alta Italia.

Se voi costruite solidamente la linea e farete che si estenda sino a Reggio, vale a dire da Taranto a Reggio, noi avremo di bisogno, oltre del materiale ordinario, di altri 400 vagoni, e quando avremo mille vagoni di supplemento oltre il materiale ordinario di servizio della strada, quando avremo mille vagoni che trasporteranno per sei mesi la produzione della bassa nell'alta Italia, ne risulterà che l'alta Italia vivrà a più buon mercato, e la bassa Italia avrà più quattrini.

Vi è un'altra circostanza sulla quale io chiamo l'attenzione del Ministero. Io fui costretto, pel viaggio disastroso che ho dovuto fare andando a Reggio, a rimanere chiuso cinque giorni a Cotrone, ed ho veduto uno spettacolo desolante. Un porto compiuto, un porto che potrebbe essere il ricovero di tutte le navigazioni dell'Ionio e dell'Adriatico, un porto il quale eviterebbe una media annuale di otto naufragi; vedrete dalle statistiche che ci sono stati degli anni in cui su quelle coste si sono perduti persino 22 bastimenti; questo porto si trova interrito per la miseria di un cavafango. E cosa ne succede? Che noi oggi, pel benefico concorso di tutte le provincie d'Italia, andremo in strada ferrata fino a Cotrone, perchè fra otto o dieci giorni sarà aperto l'esercizio della linea fino a Cotrone, ed arrivati a Cotrone resteremo là. Per terra non si passa, per mare non si passa, perchè, se il vento è contrario, i bastimenti non potendo entrare nel porto, ed in rada non potendosi ancorare, non possono prendere

passaggieri, e si resta là, come vi è rimasto l'onorevole Vollarò, che non ha potuto venire alla Camera perchè per nove giorni è rimasto colà. Ora, dunque, io prego l'onorevole ministro, che ieri parlò di un milione che intende impiegare per l'escavazione ordinaria dei porti, di non dimenticare Cotrone. Cotrone, con due mesi di lavoro, è stato messo in condizione di ricevere 18 bastimenti dietro il molo. Un piccolo cavafondo ha dato con due mesi di lavoro tale risultato...

PRESIDENTE. Onorevole Plutino, siamo alle ferrovie adesso.

PLUTINO A. Signor presidente, è in rapporto colle linee ferrate.

PRESIDENTE. Certamente. È in relazione con tutto.

PLUTINO A. Da Cotrone a venire in giù ci vogliono altri due anni, perchè il traforo della galleria di Cutro importa ancora due anni di lavoro. Ecco l'importanza del porto di Cotrone, e non ne parlo più.

Io ho un'altra preghiera da fare al ministro e spero che i miei onorevoli colleghi mi appoggeranno tutti.

In Calabria vi sono problemi difficilissimi finanziari, economici e politici da risolvere; vi sono strade, vi sono ferrovie, vi sono tante cose da fare; io quindi pregherei il ministro dei lavori pubblici ad avere la compiacenza di fare un viaggio fin là. (*ilarità*)

Non la prendano a risa, è un affare serio. Io sono convinto che, se il ministro dei lavori pubblici andasse là, raddrizzerebbe le gambe a molti lavori, definirebbe molte importanti questioni e farebbe grandissime economie per lo Stato ed avrebbe per risultato che le opere che si andranno a fare sarebbero opere salde, definitive e durature e non rimarremmo eternamente in quello stato di cose da tutti deplorato.

Questa preghiera io la faccio con coscienza, e prego l'onorevole ministro, quando potrà, a prendere dieci, quindici o venti giorni per fare questo viaggio indispensabile per l'interesse dello Stato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Plutino ha discorso di tre cose; io sarò brevissimo dando su queste tutte le spiegazioni possibili.

Egli ha discorso della necessità che vi sarebbe per il Governo di fare la concessione delle calabro-sicule ad una società. Non è contento della convenzione che abbiamo, relativa al solo esercizio. Egli dice: guardate, ora il Governo deve intervenire per ogni chiodo che la società esercente deve mettere, per mantenere la regolarità dell'esercizio.

Veramente non è così appunto, onorevole Plutino.

La convenzione distingue le spese ordinarie dalle

straordinarie; le ordinarie la società le fa tutte senza che il Governo abbia a vederci nulla prima; le straordinarie, quando sono di assoluta urgenza, la società le eseguisce, salvo poi a renderne conto al Governo. Non credo che si possa esentare la società da questa giustificazione delle spese straordinarie, che essa può fare anche senza autorizzazione del Governo.

Ciò che farà poi il Governo delle calabro-sicule, non è ora il luogo di parlarne.

Il secondo punto, del quale ha ragionato l'onorevole Plutino, riguarda le opere che sono da farsi per mettere alcuni tronchi delle calabro-sicule già in esercizio in condizione di poter essere percorsi con sicurezza, poichè l'anno passato avvennero delle grandissime rovine in alcuni punti, come ponti rovinati, argini stradali franati e via dicendo.

Disgraziatamente anche quest'anno accaddero delle rovine, ma sono cose che sogliono accadere, e là devono succedere più spesso che altrove, perchè la condizione dei luoghi è tale che ci vorrà del tempo prima che ci sia dato di premunire le strade contro la violenza degli elementi.

Ma l'onorevole Plutino ha dimenticato, e credo che avrebbe potuto ricordarlo, un provvedimento che io ho adottato definitivamente, e che era già stato preparato, debbo dirlo in sua lode, dal mio predecessore, per riparare alla condizione di cose, a cui egli ha accennato, e per la quale tra Governo e società costruttrice non si sapeva più chi dovesse fare le opere complete e necessarie a mettere i tronchi di ferrovia già in esercizio in buone condizioni.

Ora io dico: ho provveduto a questo ed ho comunicato alla Commissione del bilancio una speciale convenzione la quale fu firmata fino dal 10 marzo 1873, e venne da me approvata allorchè son venuto al Ministero in data del 20 luglio scorso.

Con questa convenzione abbiamo il modo di fare eseguire tutte le opere mancanti, necessarie lungnesso le linee delle calabro-sicule che, secondo il Governo, avrebbero dovuto essere fatte dalla società costruttrice, e che, secondo la società, dovrebbero essere fatte dal Governo. Con questa convenzione abbiamo riservato tutte le questioni di diritto, ma la società, di suo beneplacito, ha consentito che le opere si eseguissero dal Governo con i denari che essa aveva depositati nelle mani del Governo stesso.

Pertanto queste opere si faranno, ed io posso darle, onorevole Plutino Agostino, la notizia lieta che furono già approvati i progetti da eseguirsi: i denari li abbiamo, e non resta che di fare gli appalti. Veda dunque che si è fatto molto, onorevole Plutino...

PLUTINO A. Dove li fate?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Questa è una questione, onorevole Plutino, nella quale io non posso entrare; io non devo discutere dove i ponti saranno fatti, se i ponti devono essere di dieci metri di luce o più o meno, o sul mare o più addentro, ecc.; queste sono questioni al di sopra della mia competenza. Se io fossi sapiente, direi coll'antico poeta: *Sapiens crepidas sibi nunquam nec soleas fecit* (*Segni di approvazione*); ma io non mi arrogo il titolo di sapiente: da quello che sono non posso dire che io m'intendo di ponti e di opere d'arte, nè di cose simili. Io fo l'amministratore, e procuro di circondare il mio giudizio d'amministratore di tutte quelle guarentigie che le istituzioni mi danno, e che il buon senso mi suggerisce. (*Bene! a sinistra*) Io, più di questo non posso fare. Se erro, se fo male, è una conseguenza del non essere io un uomo tecnico. Non so se gli uomini tecnici farebbero diversamente perchè anch'essi, per non assumere una grande responsabilità, sono lieti, quando possono, di rimettersi al giudizio altrui.

Tale questione dunque non la posso assolutamente discutere. Conchiudo col dire che le opere desiderate dall'onorevole Plutino verranno eseguite più presto di quello che egli si sarebbe potuto aspettare.

Quanto al porto di Cotrone, se si tratta di escavazioni straordinarie, non ho che a ripetere la stessa canzone la quale mi è toccato con dispiacere ripetere già a più di un deputato che mi ha domandato delle escavazioni straordinarie per quest'anno. Se si tratta di escavazioni ordinarie, assicuro l'onorevole Plutino che nella ripartizione del fondo vi è una somma di 15,000 lire destinata per il porto di Cotrone.

PLUTINO A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Scusi: è meglio che si riservi di parlare poi sulla parte straordinaria.

PLUTINO A. Permetta: se mi lascia parlare ora, prometto di non parlare più sulla parte straordinaria.

PRESIDENTE. Se andiamo di questo passo, non avremo finito il bilancio al 31 gennaio.

Se si deve continuare, la parola spetta all'onorevole Lacava.

LACAVA, relatore. Dopo quello che ha detto l'onorevole ministro, a me resta poco da aggiungere.

Delle ferrovie calabro-sicule si parla in diversi punti del bilancio.

Nel capitolo attuale si tratta dell'esercizio di esse dato alla società delle meridionali, e della questione sulla quale si è versato l'onorevole Plutino si parla in un altro capitolo del bilancio, cioè nel 149 bis,

parte straordinaria. Io voglio augurarmi che, essendosi fatta adesso la discussione, non se ne riparlerà poi novellamente al capitolo 149 bis.

Come ha detto l'onorevole ministro, la società Vitali, Charles lasciò da costruire molti ponti e molti lavori di complemento sulle stesse linee date in esercizio alle Meridionali.

La società Vitali, Charles, caduta in liquidazione, non potè più completare quei lavori, ed il ministro credette di fare una nuova convenzione che costituisce l'allegato n° 33 della relazione, con la quale convenzione la detta società volontariamente cedeva al Governo il diritto di fare tutte quelle opere di complemento necessarie alla solidità ed alla sicurezza delle strade calabro-sicule in esercizio, che essa non aveva fatte.

La Commissione generale del bilancio non entra in questa convenzione, e si limita solamente ad invitare il Ministero a fare eseguire al più presto possibile i detti lavori di complemento, ma nel tempo stesso gli raccomanda di farli eseguire con tutta solidità, poichè nissuno ignora che i lavori di costruzione fatti dalla società Vitali, Charles furono malamente diretti, pessimamente eseguiti e senza solidità alcuna. È questa la ragione per cui in ogni tempo avvengono frane lungo le linee, e distruzione di ponti e di altre opere simili, donde interruzioni più o meno lunghe.

Ciò posto, non ci resta che sperare affinché, dopo quest'ultima convenzione, i nuovi lavori di complemento da farsi dal Governo siano eseguiti con tutta la solidità possibile. La spesa per questi lavori ascende a 2,400,000 lire, la qual somma è presa da deposito di cauzione che ancora rimane alla società nelle casse del Governo.

È poi vero quanto asserisce l'onorevole Plutino, cioè di non essersi pensato finora all'escavazione del porto di Cotrone tanto necessario per gli approdi, specialmente dopo l'apertura della linea Cariati-Cotrone; ma, come ben faceva osservare l'onorevole ministro, se l'onorevole mio amico Plutino avesse avuto la compiacenza di leggere l'allegato n° 9, a pagina 100 della relazione, avrebbe visto che nel riparto del milione si trova pel 1874 assegnata per escavazione del porto di Cotrone la somma di 15,000 lire.

Voglio augurarmi che questi schiarimenti sieno trovati soddisfacenti dall'onorevole Plutino.

(*L'onorevole Plutino accenna di voler parlare.*)

PRESIDENTE. Onorevole Plutino, parlerà al capitolo 149, se intende intrattenere la Camera sulla costruzione delle ferrovie calabro-sicule.

PLUTINO A. Due parole soltanto. Io sono meno mo-

desto, scusino gli onorevoli colleghi la mia franchezza, io sono meno modesto del signor ministro dei lavori pubblici. I miei 63 anni di conoscenza locale, perchè son nato colà ed ho passeggiato sempre su quelle spiagge, mi danno la presunzione di ritenere che conosco quei luoghi, conosco quei torrenti, conosco quel tempestoso mare, ed in conseguenza io ritengo che il tecnicismo arrivi sino ad un certo punto, ma alcune volte il tecnicismo, volendosi ostinare, produce dei tristi risultati a danno del paese. Detto questo, la mia responsabilità è al coperto.

Chi sa che un giorno non debba avere la desolante compiacenza di venire a dire al signor ministro: ricordatevi di quanto ho detto nella tornata del 18 dicembre. Io me ne lavo le mani; ognuno faccia la parte sua e non se ne parli più.

Riguardo poi alla promessa che fa il signor ministro che i lavori saranno subito eseguiti secondo il sistema che piacerà meglio al Consiglio superiore ed al Ministero dei lavori pubblici di seguire, io prego il signor ministro di ritenere che per me metto più importanza a che i lavori sieno ben fatti anzichè presto fatti.

Fatte queste dichiarazioni, io mi voglio augurare che i lavori riescano completamente bene e che infine le Calabrie possano un giorno transitare sulle strade ferrate con tutta sicurezza.

(Il capitolo 25 è approvato.)

PRESIDENTE. Telegrafi. — Capitolo 26. Personale dei telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse), lire 3,353,000.

Capitolo 27. Retribuzioni ad incaricati di uffici di terza categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 930,000.

Capitolo 28. Indennità di missione, di tramutamento, di cauzione e di interpretazione, lire 116,000.

Capitolo 29. Assegnamenti per spese di scrittoio, pigioni e pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 277,000.

Capitolo 30. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 896,000.

Capitolo 31. Rimborsi alle amministrazioni estere ed agli uffici telegrafici (Spesa d'ordine), lire 850,000.

Capitolo 32. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 206,000.

Capitolo 33. Servizio telegrafico semaforico (Spese fisse), lire 200,000.

Poste. — Capitolo 34. Personale dell'amministrazione delle poste, lire 3,420,000.

Capitolo 35. Personale degli uffizi di seconda classe, lire 1,800,000.

Capitolo 36. Personale dei corrieri, messaggieri, portalettere e serventi, lire 1,583,000.

Capitolo 37. Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni, lire 435,000.

Capitolo 38. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero, lire 32,300.

Capitolo 39. Canoni ai mastri di posta, lire 19,640.

Capitolo 40. Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,076,000.

Capitolo 41. Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze, lire 760,000.

Capitolo 42. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 9,432,230.

La parola spetterebbe all'onorevole Parpaglia.

PARPAGLIA. L'ora è tarda; credo sia inutile parlare.

Voci. Avanti! A domani!

PRESIDENTE. Si rinverrà a domani.

Faccio preghiera agli onorevoli deputati di trovarsi presenti alle ore 2 precise.

L'onorevole Breda ha presentato una domanda d'interpellanza al signor ministro dei lavori pubblici:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla classificazione delle opere idrauliche nel Veneto. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dopo il bilancio.

PRESIDENTE. Dopo esaurito l'ordine del giorno attuale, onorevole Breda. (*Sì! sì!*)

BREDA V. Esaurito l'ordine del giorno attuale sappiamo tutti quello che sarà per avvenire. (*Voci: Ce ne andiamo!*)

Permettano, signori; la questione, sulla quale desidero interpellare il signor ministro, è una delle più gravi che siano mai state agitate qua dentro...

PRESIDENTE. Non entri nel merito, dica solo quando intende che abbia luogo.

BREDA V. Perdoni. Essa è stata già due volte presentata alla Camera, e credo che non possa essere sottratta alle sue decisioni. Per conseguenza, per parte mia, sono disposto a fare l'interpellanza quando il signor ministro vorrà, anche dopo le vacanze, purchè per altro il signor ministro mi dichiari che nel frattempo la questione non sarà pregiudicata.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io accetto l'interpellanza e prego l'onorevole Breda ad acconsentire che essa abbia luogo dopo che sia terminata la discussione del mio bilancio. Non mi è possibile accordargli di più.

In quanto poi alla dichiarazione che attende da me, io ora non sono in grado di fargliela, perchè sono certo che non lo accontenterei, se non quando questa dichiarazione fosse conforme ai suoi sentimenti. Il che significa che in tal caso la discussione che egli intende provocare diventerebbe inutile. Se egli vuol provocarla, la provochi, io l'accetto, ma non otterrà da me dichiarazioni che preoccupino la questione stessa.

Voci. Ha ragione.

PRESIDENTE. Io osservo che dopo il bilancio vi è già all'ordine del giorno l'interpellanza dell'onorevole Consiglio, poi viene la discussione del progetto di legge sull'insegnamento elementare, e poi un'altra interpellanza dell'onorevole Englen. Così l'interpellanza dell'onorevole Breda non può aver luogo che dopo. (*Sì / sì!*)

Avrà dunque luogo dopo.

Fu pure sporta un'altra domanda d'interpellanza dall'onorevole Mazzoleni; ma non essendo presente il ministro dell'istruzione pubblica, la leggerò domani.

Dunque domani seduta pubblica alle ore 2 precise.

La seduta è levata alle ore 6 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1874 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Interpellanza del deputato Consiglio al presidente del Consiglio intorno alla denuncia dei trattati di commercio a misura che vanno a scadere;

3° Discussione del progetto di legge sulla istruzione elementare;

4° Interpellanza del deputato Englen al ministro delle finanze sulla condotta tenuta dal Governo verso gli antichi agenti di riscossione delle imposte dirette nelle provincie meridionali;

5° Interpellanza del deputato Breda Vincenzo al ministro dei lavori pubblici sulla classificazione delle opere idrauliche nel Veneto.