

## LXVIII.

## TORNATA DEL 12 MARZO 1875

(7.<sup>a</sup> sul bilancio in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Relazione sopra l'elezione del collegio di Afragola, e approvazione di un'inchiesta parlamentare — È affidata alla Giunta nominata per altre inchieste. = Seguito della discussione intorno allo stato di prima previsione della spesa pel Ministero dei lavori pubblici pel 1875 — Considerazioni e istanze dei deputati Fano, Cagnola, Manfrin e Bucchia Gustavo sul capitolo 131, Spese di sorveglianza tecnica alle ferrovie in costruzione — Domande sullo stato dei lavori ed osservazioni dei deputati Giudici, Morini e Ferrari sul capitolo 134, Concorso nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo — Risposte del ministro — Raccomandazioni e reclami dei deputati Mazzarella e Brescia-Morra circa il capitolo 135, riguardante la ferrovia di San Severino-Avellino — Schiarimenti del ministro e del relatore Lacava — Avvertenza del presidente per la discussione del capitolo 137, intorno alla costruzione delle ferrovie calabro-sicule — Istanze ed osservazioni dei deputati Torina, Di Cesaro, Di Belmonte, Speciale, Di Pisa e Miceli sopra quel capitolo — Repliche — Risposte del ministro — Riserve del deputato Consiglio — Approvazione dei rimanenti capitoli, della somma totale e dell'articolo 1 — Opposizioni e osservazioni dei deputati Ercole e Di San Donato all'articolo 2 — Considerazioni del ministro e del relatore Lacava — Opposizioni del deputato Lovito alla chiusura della discussione — L'articolo è approvato. = Avvertenza del presidente sopra l'ordine del giorno. = Relazione sopra l'inchiesta ordinata intorno all'elezione del collegio di Casoria, e proposta di annullamento.*

La seduta è aperta alle ore 1 30 pomeridiane.

(Il segretario Lo-Monaco dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.)

**MASSARI, segretario.** È giunta alla Camera la petizione seguente:

1084. La deputazione provinciale del Principato Citeriore fa voti al Parlamento nazionale perchè nella costruzione della strada da Sorrento ad Amalfi, già classificata provinciale di seconda serie, sia ritenuta esclusivamente e senza alcuna modifica la linea Amalfi-Positano-Meta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Negrotto ha presentato un progetto di legge, che sarà trasmesso agli uffici. Così pure l'onorevole Alvisi ne ha presentato un altro, che sarà anch'esso trasmesso agli uffici.

## RELAZIONE SULL'ELEZIONE DEL COLLEGIO DI AFRAGOLA.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la verifica di poteri.

Do lettura della relazione della Giunta per le elezioni intorno alle operazioni elettorali del collegio di Afragola.

Collegio di Afragola.

« La Giunta per le elezioni,

« Visti ed esaminati gli atti della elezione del collegio di Afragola in persona dell'onorevole Antonio Guerra;

« Viste ed esaminate le proteste presentate contro detta elezione;

« Sentita la relazione;

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

« Considerando che nel collegio di Afragola alla prima votazione dell'8 novembre 1874 i suffragi si divisero sopra Fulgenzio Orilia, che n'ebbe 215, Antonio Guerra che ne riportò 193, e Vittorio Imbriani che ne ottenne 184, gli altri essendo andati dispersi;

« Che proclamato il ballottaggio fra i due primi, come quelli che riportarono i maggiori voti, senza che però niuno di essi avesse raccolto quel numero di suffragi voluto dalla legge per essere nominato a primo scrutinio, nella seconda votazione che ebbe luogo il 15 novembre riuscì eletto il Guerra con voti 323 contro il suo competitore Orilia, il quale non ne ebbe che soli 298;

« Considerando che contro questa elezione si sono portate parecchie censure ed eccezioni con fatti determinati e specifici, e con indicazione delle persone che ne possono attestare: censure ed eccezioni riguardanti tanto la prima quanto la seconda votazione, e consistenti non solo in irregolarità di forme, ma specialmente in asserite violenze, minacce, pressioni, corruzione e rifiuto indebito di proteste contro l'operato di uno degli uffizi elettorali nell'atto stesso della lettura e spoglio dei voti;

« Che tali appunti qualora fossero provati toccando l'intrinseco della elezione, cioè la spontaneità e libertà del voto, e la sincerità delle operazioni elettorali, apparvero alla Giunta di tale gravità ed importanza da esercitare una decisiva influenza sul merito della elezione stessa: onde la necessità di tenere in sospenso ogni giudizio per procedere intanto alla loro verifica mediante apposita inchiesta che, a parere della Giunta, dovrebbe essere parlamentare in vista delle speciali circostanze del caso;

« Che sebbene sopra alcuni dei fatti suddetti per denunzia di parte sia avvenuto un procedimento giudiziario contro l'eletto Guerra, che terminò con ordinanza del giudice istruttore di non farsi luogo, un tale procedimento però non può essere di ostacolo all'inchiesta parlamentare che oggi si propone sia per la diversità del suo scopo limitato a porre in grado la Camera, unica autorità competente in materia elettorale, di conoscere della validità od invalidità dell'elezione, sia per la maggiore estensione dei fatti, sopra cui deve cadere la inchiesta stessa: per lo che non è a dubitarsi che non siano rispettati i limiti dei due poteri, e non rimanga integra ed impregiudicata la citata ordinanza dell'autorità giudiziaria in tutti i suoi giuridici effetti;

« Per questi motivi: la Giunta, a maggioranza di voti, conchiude perchè, sospesa ogni decisione in merito, voglia la Camera ordinare una inchiesta parlamentare intorno all'elezione del collegio di Afragola

in persona dell'onorevole Antonio Guerra e sopra i fatti dedotti nelle varie proteste contenute negli atti della elezione medesima.

« Così deliberato il 10 marzo 1875. »

Pongo a partito queste conclusioni della Giunta. (Sono approvate.)

COMIN. Siccome questa inchiesta dovrà aver luogo vicino a Napoli, se il presidente approva il mio concetto, io vorrei pregare la Camera di deferirla alla Commissione parlamentare, che ora si trova in quella città per consimile incumbente.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Comin di aver fatto questa proposta che combina perfettamente colle mie idee. Quindi, se non vi sono opposizioni, l'inchiesta sulle operazioni elettorali del collegio di Afragola sarà deferita alla stessa Commissione che ora si trova a Napoli.

(La Camera approva.)

Ora si dovrebbe riferire sulle operazioni elettorali del collegio di Casoria; ma, siccome questa relazione fu deposta ieri a ora tarda, e non è presente il relatore, l'onorevole Broglio, la Camera potrà occuparsene fra un paio d'ore, sul finire della seduta.

DELLA ROCCA. Purchè se ne riferisca in questa stessa tornata.

PRESIDENTE. Lo spero, quando sia presente l'onorevole relatore.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1875.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di prima previsione per il 1875 del Ministero dei lavori pubblici.

La discussione è rimasta sul titolo delle strade ferrate, capitolo 131, *Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione.*

La parola spetta all'onorevole Fano.

FANO. Io mi era riservata la parola su questo capitolo per parlare della costruzione del tronco di ferrovia Treviglio-Coccaglio. L'onorevole Cagnola ha già toccato quest'argomento; io mi associo a lui nel richiedere al Governo che in questa benedetta questione, la quale si agita da tanti anni, della ferrovia Treviglio-Coccaglio, e del più rapido collegamento di Milano con Brescia e colla Venezia, si tronchino una volta gli indugi e le esitanze, e si addivenga ad una conclusione.

E per addivenire ad una conclusione mi sembra che altro modo non vi è che dare pronta esecuzione

al tracciato, che manifestamente appare il normale, il naturale, il più ovvio, quello che, mentre serve ai maggiori interessi particolari, giova anche agli interessi generali.

Si tratta di una ferrovia, la quale non involge alcuna gravezza per lo Stato, e non è che un obbligo per la società dell'Alta Italia. Ora, fra i tracciati che sono stati presentati, la differenza non può essere dubbia. Il tracciato il più ovvio, il più conveniente, il tracciato naturale e normale è quello che dalla vecchia stazione di Treviglio volge, per una linea retta verso Romano e Chiari, e si allaccia poi a Coccaglio colla ferrovia per Brescia.

Questa linea attraversa una zona popolosa, nella quale, in cinque o sei chilometri, sono agglomerati 50 mila abitanti di paesi, tocca importanti centri agricoli e industriali; passa per Romano, che è una ragguardevole borgata, la quale serve di scalo naturale a tante altre importanti borgate; tocca Chiari, che è città industriale di una certa importanza; attraversa insomma e provvede mirabilmente agli interessi di una zona importante della pianura lombarda, la quale non gode ancora il beneficio di alcuna comunicazione ferroviaria.

L'altra linea invece, di cui si è discusso, move, mediante lo sconcio d'incurvature, dalla nuova stazione di Treviglio, a settentrione di questa città, e va per una linea retta a Coccaglio, attraversando una zona relativamente scarsa di abitatori rispetto a quella che attraversa l'altra linea; non tocca nessun centro industriale o commerciale; non tocca nessun paese; ha la sua stazione in una solitudine, nella campagna fra Romano e Chiari, ad eguale di stanza di circa tre chilometri fra l'uno e l'altro paese. Pare che nel progettare quel tracciato siasi voluto imitare il giudizio di Salomone, e fra le varie pretese che si agitavano, per tentare di soddisfarle tutte, siasi detto: si ponga nel mezzo, e così effettivamente non hanno vantaggio nè gli uni, nè gli altri. Questo tracciato non tocca nè Romano, nè Martinengo, non provvede agli interessi nè dell'uno, nè dell'altro paese, perchè con una stazione intermedia e lontana non si può servirli; e si sa come le stazioni di ferrovia riescano utili ai centri di popolazione rurale, quando si avvicinano molto ad essi, altrimenti giovano punto.

Il rettilineo Cassano, Treviglio, Romano e Chiari non è cosa nuova. Si può dire veramente un tracciato storico; imperocchè è quello che è stato primieramente designato nel 1846 da una grande autorità tecnica, quale era l'ingegnere Milani, nel primo progetto di congiungimento di Milano con Brescia e colla Venezia. Il Governo austriaco fino dall'anno 1846 l'aveva approvato, e ne aveva sancito anche i

particolari, il così detto progetto di dettaglio, che era stato studiato dall'ingegnere Bossi; progetto di dettaglio che corrisponde pienamente al tracciato Romano-Chiari di cui ho discusso. Per ragioni che è inutile qui indagare, non venne poi eseguito il tronco Treviglio-Coccaglio, e si è verificato uno sconcio nella rete ferroviaria della valle del Po, e si è prolungata, come ognuno sa, d'uno spazio di circa venti chilometri la via di comunicazione fra Milano e Brescia e la Venezia.

Nel 1856 il Governo austriaco in una convenzione colla società delle strade ferrate lombarde ha stipulato di nuovo la costruzione di quel tronco di ferrovia. Pertanto non si può dire che la questione della ferrovia Treviglio-Coccaglio rimonti al 1860 e al 1864, come è stato detto l'altro ieri, ma rimonta a data più vecchia, cioè al 1846.

Le convenzioni del 1860 e del 1864 del nostro Governo non sono dunque che la conferma di quella del 1856.

Il tracciato di cui vi discorro è stato ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e a voti unanimi. Esso è invocato altresì da Milano, la cui deputazione provinciale e il municipio, con istanza del 18 febbraio 1872, chiedevano la pronta esecuzione del tronco Treviglio-Coccaglio per Romano-Chiari, cioè nè più nè meno della esecuzione del primitivo progetto Milani.

È invocato poi da Treviglio, da Crema, da Cremona, da Soncino, da Sorresina, da Brescia, da Chiari. Sì che i Consigli provinciali di Brescia e di Cremona, e le rappresentanze di quelle cospicue borgate, hanno vivamente raccomandato al Governo la linea Treviglio-Coccaglio per Romano e Chiari. Oltre le petizioni e sollecitazioni di quelle provincie e di quei comuni vi è una domanda nel medesimo senso di 43 deputati rappresentanti collegi di quelle località, e l'onorevole ministro ne potrà prendere facilmente cognizione, traendola dagli archivi del suo Ministero. La preferenza da darsi dunque al tracciato Romano-Chiari mi sembra così manifesta, che è da meravigliarsi come mai si sia potuto escogitarne e soguarne un altro, per deviare quel tronco dalla sua direzione normale e naturale.

Se dunque si vuole davvero concludere su questa materia, e se non si vogliono nuove dilazioni, non si continui a discutere vanamente su l'uno o l'altro tracciato, quando manifestamente da più di trenta anni la scienza, la natura, gli interessi e i desiderii delle popolazioni l'hanno designata. Il Governo accolga dunque il progetto della società, e la inviti a dare mano subito ai lavori.

Vero è che l'esecuzione di questo tracciato invol-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

gerà una maggiore spesa per la società dell'Alta Italia, ma questa si avrà poi il vantaggio che la linea, pel territorio che attraversa dove c'è vivezza di scambi e di industrie, e più fitta popolazione, le tornerà più fruttuosa.

E invero, mi sembra che nell'imporre alla società il tracciato che debbe seguire per la linea Treviglio-Coccaglio, glielo si debba imporre ragionevole, e non tale che, mentre giova a pochi interessi locali, non le desse che scarsi profitti; quando vi è un altro tracciato che giova armonicamente agli interessi locali e ai generali, e torna più profittevole alla società.

Il ministro dei lavori pubblici ci ha detto che ormai la questione è posta dinanzi al Consiglio delle strade ferrate; se vi è dunque momento opportuno di portare luce su questo argomento, ed in cui si debba richiamare tutto quanto milita in favore di questa linea di cui ho parlato, il momento è questo, onde essa non sia deviata dal suo tracciato normale e naturale.

Io mi riservo di riparlare di questa materia allorchè abbia potuto prendere cognizione dell'allegato che la Commissione del bilancio dei lavori pubblici ha in animo di pubblicare, e in cui, a quanto ha detto l'onorevole relatore Lacava, si toccherà della linea Treviglio-Coccaglio.

Quando mi sarà nota dunque l'autorevole opinione della Giunta del bilancio, se mi sembrerà opportuno, ritornerò a parlare su questo argomento.

CAGNOLA. Allorchè pochi giorni or sono, io ebbi l'onore di rivolgere alla Camera poche parole per fare la storia del tracciato Treviglio-Coccaglio, io mi tenni in riserva nella questione della linea; solo volli farne la storia per dimostrare che se vi fu ritardo di due anni nella esecuzione della legge, ciò non dipendeva certo nè da trascuratezza del Governo, nè da parte dei sostenitori della bassa o dell'alta linea.

L'onorevole Fano non ha voluto seguirmi in questa condotta; egli ha voluto entrare nella questione del tracciato.

Io credo che questa sia riservata solamente al potere esecutivo, e perciò non lo seguirò in questa via; e non avrò che a replicare le mie preghiere all'onorevole ministro perchè una decisione venga presa, e rinnoverò il mio attestato di fiducia al Consiglio superiore dei lavori pubblici e infine all'onorevole ministro.

Ma l'onorevole Fano ha parlato degl'interessi di Milano. Creda l'onorevole Fano, che se gl'interessi di Milano fossero in causa, egli non sarebbe solo in

quest'Aula a sostenerli, ed avrebbe trovato certamente anche me nella schiera dei difensori.

Io credo che a Milano interessi una cosa sola; interessi cioè che la strada o in un modo o in un altro sia fatta e presto. (*Bene!*) Questo è l'interesse di Milano, di Venezia e di tutte quelle città che inviarono ricorsi al ministro dei lavori pubblici. È bensì vero che, costruendosi il tracciato basso, Milano avrà il grande vantaggio di essere più avvicinata all'insigne Borgo di Romano, ma avrà pure in questo caso il danno di allontanarsi di 2 chilometri dalla città di Bergamo, capoluogo di una provincia, che è la seconda in Lombardia per l'industria; da una provincia che non è seconda a nessuna in Italia per patriottismo, che ha dato sempre il maggior numero di volontari alle patrie battaglie; da una provincia infine i cui interessi non meritano d'essere trattati così leggermente, e di farne così buon mercato come ne fa l'onorevole Fano.

Diffatti, l'onorevole ministro, quando mi fece l'onore di rispondere alla mia interrogazione, cosa disse? Disse, che gravissimi interessi stavano di fronte su questa questione. Ora, l'onorevole Fano mi pare che di questi egli non tenga conto alcuno.

Risponderò in ultimo all'onorevole Fano che se io avessi creduto un istante, accettando il mandato di rappresentare il collegio di Martinengo-Verdello, di dover lottare contro gli interessi della mia città natale, io avrei certamente rifiutato l'altissimo onore di sedere fra voi, onorevoli colleghi, in quest'aula. (*Bravo! Benissimo!*)

FANO. Io sono sorpreso che l'onorevole Cagnola, che io mi sono studiato di risparmiare colle mie parole, benchè il suo discorso dell'altro ieri me ne desse facilmente l'occasione, abbia voluto rispondermi con parole aggressive. Gli dirò dunque che egli ora ha spostata la questione. Io tengo conto altissimo degl'interessi di Bergamo, di questa città benemerita e patriottica, e dalle mie parole non risulta menomamente che io li apprezzo meno di lui. Il seguire un tracciato piuttosto che un altro non è certamente cosa che comprometta gl'interessi di Bergamo, che io desidero con tutto il cuore di vedere tutelati, e si può studiare il modo di non pregiudicarli; e, quanto a me, sarei felice se potessi concorrere a tale intento.

L'onorevole Cagnola ha evidentemente, ripeto, spostata la questione.

L'avverto poi che io non ho parlato in nome di Milano, benchè stimi che gl'interessi di questa città siano meglio serviti col passare attraverso un territorio industrie e popoloso, che gli offre maggiore clientela e abbondanza di scambi e di commerci. Io ho espresso l'opinione mia personale, e non ho fatto



che richiamare un fatto positivo, vale a dire come il 18 febbraio 1872 la deputazione provinciale e il municipio di Milano hanno mosso una petizione al ministro per raccomandare vivamente il tracciato Romano-Chiari. Io mi sono ristretto a ciò, citando un fatto inconfutabile, e che l'onorevole Cagnola può verificare.

Del resto, io credo che non avrei trascorso il mio mandato, se mi fossi anche fatto interprete del pensiero e degli interessi di Milano.

Io credo, è vero, che l'interesse di Milano sia di essere unito ad un territorio il quale darebbe molto più larga clientela a Milano di quella che possa dargli la zona propugnata dall'onorevole Cagnola. Del resto, mi riferisco a quanto ho detto.

L'onorevole Cagnola dice con ironia che io vorrei unire Milano all'importante borgata di Romano. Io non ho parlato solamente di Romano; io ho parlato di Romano e degli altri luoghi che fanno scalo a Romano. Ho parlato dell'importante città di Chiari, ho parlato di tutto il territorio e l'ho confrontato col territorio che sarebbe traversato dalla linea da lui propugnata dove non vi è un solo paesello e dove la stazione è posta nella beata solitudine della campagna.

MANFRIN. Con legge 29 giugno 1873 è stata accordata facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio di alcune linee ferroviarie nel Veneto.

Questo speciale favore concesso alle provincie venete ha per risultato una massima alla quale io certo non negherei il mio voto, la massima cioè che coloro i quali vogliono delle ferrovie se le facciano.

Questo speciale favore ha per oggetto di concedere alle provincie venete delle linee secondarie; se non che nel Veneto non essendovi che un solo binario, ne viene che le linee interprovinciali autorizzate sono veramente linee primarie, tanto è vero che fra queste ve ne è una di internazionale; quindi nelle provincie venete si costruiranno delle ferrovie che dovrebbe, in strettagiustizia, costruire lo Stato, e tutto questo per il sussidio di 1000 lire al chilometro per 35 anni.

Ma non è di questo che io intendo propriamente parlare.

Quando fu promulgata questa legge vi fu come una febbre nelle provincie venete.

Si promossero riunioni e conferenze e si idearono tante ferrovie da parere che la legge donasse le strade ferrate invece di permetterne semplicemente la costruzione. Senonchè questo fervore presto si dileguò perchè anche i meno accorti si avvidero che, per quanto i pagamenti fossero lontani, ad

ogni modo avrebbero dovuto pagare; e finirono col restare di fronte due partiti, ciascuno dei quali ha la propria rete che vuol portare innanzi, ed ha degli affidamenti, se non ancora assoluti, almeno prossimi ad esserlo. Ne viene da ciò che i poveri contribuenti, senza schermo, dovranno subire questo stato di cose, per il quale nel solo territorio di quattro provincie si vogliono portare innanzi due reti ferroviarie, alcune linee delle quali saranno lontane circa un tiro di sasso l'una dall'altra.

Questi inconvenienti si verificano per due motivi. Il primo, perchè le rappresentanze provinciali, come avviene in tutta Italia generalmente, rappresentano poco la contribuzione; in secondo luogo, perchè essendo stati tolti i centesimi addizionali sulla ricchezza mobile alle provincie, essendo stati loro tolti i centesimi addizionali sui fabbricati, ne viene che, quando si parla d'imposte provinciali, si tratta esclusivamente d'imposte sulla proprietà fondiaria.

Il risultato è pertanto che le ferrovie nelle provincie venete saranno fatte a spese della proprietà fondiaria.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, al principiare di questa discussione, rispondendo all'onorevole mio amico Torrigiani, accennò ad una nuova dottrina economica, la quale mette per base essere passato il tempo del lasciar dire e lasciar fare, e che l'azione dello Stato debba essere sostituita a sistemi ormai vecchi di dicentrimento; ed io sarei lieto di questa nuova dottrina economica, se fosse sperabile che lo Stato volesse essere logico e mettersi egli a fare le ferrovie nel Veneto invece di lasciarle fare alle provincie. Se non che, essendovi una legge su questo proposito e non potendo ritenere un mutamento, limito la mia domanda a raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici (e questa è la prima preghiera che gli rivolgo) che egli metta d'accordo i due contendenti, e non permetta che ciascuno porti innanzi i suoi progetti e non si stremino le risorse locali mettendo a mal partito i contribuenti.

In mezzo al facile entusiasmo di costruttori e cerpi deliberanti, i quali naturalmente hanno ragione di non dolersi, perchè già non pagano o pagano poco, vi è una povera provincia affatto divisa da tutto questo movimento ferroviario.

Al principiare della discussione l'onorevole Bonfadini ha accennato come nelle provincie lombardo-venete solo due città siano disgiunte dal mondo ferroviario, quantunque abbiano diritto ad essere favorite al pari delle altre, perchè pagano le imposte dello Stato, e perchè contribuiscono alle ferrovie che nelle altre parti del regno si costruiscono. Non sono qui per fare un fervorino *pro domo*, non

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

verrò quindi a domandare che si aggravi il bilancio dello Stato, nelle attuali strettezze, in favore della provincia di Belluno; fedele alla dottrina delle economie, non la professo soltanto in teoria, e spero di dare con ciò una prova delle profonde e sincere mie convinzioni. Ma vi è un modo nel quale si potrebbe accomodare ogni cosa. Lo Stato si è impegnato per le ferrovie del Veneto di dare un *maximum* di mille lire al chilometro. Ma egli si è riservato tanti servizi gratuiti e semi-gratuiti che oltrepassano di gran lunga il sussidio delle mille lire.

Secondo il mio modo di vedere, questo è un grave errore che contiene la legge, perchè lo Stato è perfettamente nel diritto di esigere questi servizi gratuiti o semi-gratuiti da quelle linee ferroviarie per le quali egli paga una garanzia chilometrica, ma non poteva esigere tanto di servizi per le ferrovie venete che oltrepassassero queste mille lire.

Secondo i calcoli fatti, questi servizi gratuiti o semi-gratuiti verrebbero, secondo alcuni, calcolati a due mila lire al chilometro. Se non che, dietro un esame sommario che feci, trovo che, per trasporti di corrispondenze di prigionieri, dei soldati abbuoni, ecc., chè troppo lungo sarebbe dire, tutto, il provento così all'ingrosso supera di 500 lire il sussidio che lo Stato concede alle provincie, colla differenza che questo sussidio è per trentacinque anni soltanto, mentre che i servizi gratuiti o semi-gratuiti abbracciano tutto il tempo della concessione, che è di novant'anni.

Dicono, ed anzi è nell'ordinamento nostro, che lo Stato è il tutore delle provincie e dei comuni. Ma io non so cosa accadrebbe se nella vita privata un tutore facesse di questi contratti con i suoi pupilli; non entro tuttavia in questo genere di considerazioni che mi condurrebbero troppo oltre.

Così stando le cose e di ciò non v'è dubbio, ecco la seconda preghiera che rivolgo all'onorevole ministro, domando cioè che il Governo, in considerazione di questo provento veramente straordinario e nuovo, conceda un equivalente sussidio alla povera provincia di Belluno, ed è certo che 500 lire al chilometro percepite dal Governo per 90 anni costituirebbero una somma ragguardevole, con la quale la provincia di Belluno potrà costruire la sua ferrovia senza danno del pubblico erario.

Io qui avrei finito, se non avessi una terza ed ultima preghiera di ordine generale.

In tutti gli Stati quando si fa un progetto di una ferrovia si consulta sempre il ministro della guerra, imperocchè ormai tutti sanno che una ferrovia serve alla offesa ed alla difesa di un paese.

Ogni progetto ferroviario, dico, è negli altri paesi corredato da un parere del ministro della guerra.

Nella legge del 29 giugno 1873 fra le molte condizioni non trovo menomamente quella di ottenere l'assenso del ministro della guerra, e siccome non è più il caso di aggiungerla, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè nelle sue decisioni fra i partiti che sono in lotta nelle provincie venete per avere ciascuno una rete ferroviaria, egli voglia dare la preferenza a quelle linee che meglio possano servire alla difesa del paese ed a potenziare sugli Stati limitrofi.

Altra volta indicai come nella vicina Austria, questi concetti si estrinsecano con lavori sopra grande scala, di modo che una parte settentrionale del nostro regno è circondata come da un semicerchio di ferro. Spero che il Governo troverà giusta questa mia domanda, e ne avverrà che, se le provincie venete devono fare delle ferrovie primarie a loro spese, avranno la soddisfazione almeno di particolarmente concorrere alla difesa della patria comune, e potranno in qualche modo porgere la mano alla famiglia italiana, alla troppo dimenticata famiglia italiana, che vive oltre i confini del nostro regno.

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

**BUCCHIA GUSTAVO.** L'onorevole ministro sa bene con quanta ansietà le popolazioni del Friuli attendano la costruzione e il compimento della ferrovia Pontebbana; lo sa, perchè più e più volte dovetti, a malincuore, noiarlo colle mie pressanti sollecitazioni; ma sciaguratamente finora i lavori languono, e le giuste aspettative di quelle popolazioni sono state deluse.

La ferrovia, giusta il contratto, dovrebbe essere finita, ed è appena incominciata, e si attribuiscono gli indugi e le lentezze alle controversie fra la società costruttrice e la società concessionaria. Or bene io chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro se, adesso che i progetti esecutivi sono approvati fino a Chiusa Forte; che il contratto colla società costruttrice venne sciolto, e che l'esecuzione dell'opera resta nelle mani della società concessionaria, sia sperabile di vedere una buona volta avviati quei lavori sopra una larga scala e condotti colla debita prontezza nell'operare.

**SPAVENTA, ministro per i lavori pubblici.** L'onorevole Fano ha toccato di nuovo la questione della linea Coccaglio-Treviglio della quale fu discorso in questa Camera l'altro giorno dall'onorevole Cagnola.

Rispondendo all'onorevole Cagnola, io dissi come la questione penda innanzi al Consiglio delle strade ferrate e promisi di affrettare una risoluzione. Oggi non potrei che ripetere la stessa dichiarazione;

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

però mi occorre soltanto di fare un'avvertenza sopra due affermazioni dell'onorevole Fano.

Egli mi disse che la linea che gli sta a cuore è stata proposta dalla stessa società. Ciò è vero; ma essa prima aveva proposto precisamente la linea contraria.

Egli ha pur detto che la linea bassa, come è chiamata, che egli difende, è stata approvata dal Consiglio superiore. E ciò è anche vero: ma sta in fatto che il Consiglio superiore aveva prima anche approvato la linea alta.

L'onorevole Manfrin ha fatto un discorso, il quale, a mio parere, non ha una utilità pratica...

**MANFRIN.** Me ne dispiace.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** in questo momento. Perchè egli ha parlato delle linee da concedere in virtù della legge 23 giugno 1873, e delle linee che si potrebbero concedere in conformità della legge medesima.

Delle linee che sono da concedere, secondo quella legge, è inutile discutere, perchè la legge è fatta ed accettata dalle parti; non si può quindi discuterne per alterarne le disposizioni.

Delle concessioni poi, che si potrebbero fare sulla stessa base, sarà il caso di discuterle quando il Ministero le proporrà al Parlamento.

L'onorevole Manfrin però ha pure ricordato alla Camera il dissenso che è nato tra le provincie venete a proposito della costruzione delle loro ferrovie, ed ha raccomandato al ministro di adoperarsi per conciliare queste differenze.

Io assicuro la Camera che da parte del Ministero si è fatto quanto si poteva per procurare di conciliare gli interessi e le opinioni opposte che sono sorte relativamente alla questione delle ferrovie venete; se noi non vi siamo riusciti, ho la coscienza di non averci colpa alcuna.

**MANFRIN.** Io non ho detto che vi avesse colpa.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Manfrin crede che il Ministero, quando propene al Parlamento la concessione di alcune ferrovie, non si cura di fare esaminare il progetto al ministro della guerra, per riconoscere se esso sia consentaneo agli interessi della difesa dello Stato. Questo non mi pare esatto.

Io ho avuto occasione di fare poche concessioni di strade ferrate da che sono al Ministero, ma assicuro la Camera che ogni qual volta ho dovuto mettere il mio nome sotto un progetto per approvarlo, ho richiesto che vi fosse, oltre il voto degli uffici meramente tecnici, anche il parere del ministro della guerra, sotto il rispetto della difesa militare. E questo concetto è tanto vivo in me, che, subito dopo essere entrato al Ministero, feci un de-

creto col quale aggiunti al Consiglio delle strade ferrate un ufficiale superiore dello stato maggiore.

Da quel tempo, infatti, fra i membri del Consiglio delle strade ferrate, vi ha un ufficiale generale dell'esercito, che è oggi il generale Bertolè-Viale.

L'onorevole Bucchia mi raccomanda la strada della Pontebba. Egli non ignora tutto ciò che il Ministero ha fatto per spingere innanzi la costruzione di questa strada. Essa si compone di due tronchi, uno da Udine a Ospedaletto, l'altro da Ospedaletto fino alla frontiera. I lavori sul primo tronco sono abbastanza sviluppati; le espropriazioni sono fatte da Udine fino al chilometro ventesimosesto, cioè fino a quattro chilometri da Ospedaletto: i movimenti di terra sono molto avanzati; se ne sono compiuti circa i cinque settimi; le opere d'arte non sono così avanzate, massime perchè in questa stagione invernale non è stato possibile lavorar molto.

Del secondo tronco il progetto approvato va fino a Chiusa Forte: ora rimane da approvarsi l'ultima parte da Chiusa Forte al confine, di quattordici chilometri; ma per quante sollecitazioni abbia fatte, finora la società non ha presentato questo progetto. Essa si scusa dicendo che quelle campagne sono coperte di neve, ed alcuni studi geodetici necessari per completare il progetto non si sono potuti eseguire.

Del primo tratto di questo secondo tronco è già dato l'appalto, il tracciato è stato già riportato sul terreno, e le espropriazioni sono molto innanzi.

Quest'opera era stata assunta dalla Banca di costruzioni di Milano per conto della società dell'Alta Italia, che è la concessionaria. L'onorevole Bucchia stesso credo che abbia ricordato alla Camera, come da qualche mese in qua la società concessionaria ha ripreso essa la costruzione sciogliendo il contratto coll'impresa costruttrice. Io voglio sperare che questo fatto influirà grandemente sopra l'acceleramento dei lavori.

Dal canto mio non posso che confermare ciò che l'onorevole Bucchia non potrebbe mettere in dubbio, cioè l'intenzione determinata di spingere innanzi questi lavori per quanto io mi possa.

**MANFRIN.** Non è che io abbia voluto muovere biasimo al Governo; anzi riconosco perfettamente che il Governo ha fatto molte pratiche e molti uffici per conciliare i due partiti ferroviari che esistono nelle provincie venete. Ma, siccome non vi è ancora riuscito, mi sono permesso di rinnovare la preghiera, affinchè faccia nuove pratiche e nuovi uffici, perchè questa conciliazione abbia finalmente luogo, e questa preghiera io la rivolsi, perchè i contribuenti non sieno stremati, perchè dobbiamo sentire pietà della condizione loro.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

Le linee che sono fissate per legge io non intendo di alterarle. Non è sulla proposta di un deputato nè col decreto di un ministro che si può mutare ciò è determinato con una legge. Ma, siccome in questa linea non sono fissati che il punto di partenza e quello di arrivo, così si possono condurre le cose nei punti intermedi da poter facilmente ottenere la invocata conciliazione tra i due partiti.

So che il ministro dei lavori pubblici ebbe talvolta dei pareri, intorno progetti ferroviari, dal Ministero della guerra; siccome però questa clausola non esiste nella legge 29 giugno 1870, risulta che così ad essa non vi è obbligato, come lo prova il fatto che non sempre questi pareri furono chiesti. Per questa ragione io ho fatto la preghiera che nelle decisioni si dia la preferenza a quelle linee che possono meglio servire alla difesa del paese, preghiera che anche ora rinnovo, e spero sia trovata ragionevole e giusta.

**BUCCHIA GUSTAVO.** Rendo grazie all'onorevole ministro per la sua cortese risposta, e per le sue promesse che, son sicuro, avranno effetto.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 131, Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese fisse), 150,000 lire s'intenderà approvato.

(È approvato come lo sono pure senza discussione i due seguenti:)

Capitolo 132. Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese variabili), lire 60,000.

Capitolo 133. Costruzione della stazione di Venezia (Sesta rata di rimborso alla società ferroviaria dell'Alta Italia), lire 416,667.

Capitolo 134. Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (Legge 3 luglio 1871, n° 3111, serie seconda), lire 5,949,467.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici.

**GIUDICI.** La spesa per il concorso alla ferrovia del Gottardo è stabilita nel bilancio di quest'anno per lire 5,949,467 (somma tonda 6 milioni di lire): questa non è che una frazione della spesa per cui concorre l'Italia a quest'opera grandiosa, perchè in totale vi concorre per la somma di 45 milioni di cui 25 ricadono allo Stato e il rimanente alle varie provincie e corpi morali che vi hanno sottoscritto.

Ora devo rivolgere, intorno all'esecuzione di quest'opera, alcune domande alla cortesia dell'onorevole ministro, pregarlo cioè ad informare me e la Camera come procedano i lavori della società del Gottardo, e più particolarmente poi come siano

adempiti gli obblighi assunti dalla società dell'Alta Italia per quanto riguarda la congiunzione del tronco Milano-Camerlata con Chiasso.

Per quanto a me risulta, alcuni degli obblighi che incombono all'Alta Italia non furono ancora adempiti, siccome prescrivono le convenzioni che legano quella società al Governo, perocchè avrebbe dovuto la società aver compiuto il suo tratto dalla Camerlata al confine svizzero sino dal dicembre 1874, e, per quanto a me risulta, questo tratto non è ancora finito, anzi ci vorranno parecchi mesi ancora prima che possa essere terminato.

Io vorrei che l'onorevole ministro me ne sapesse dire il perchè, e quali probabilità vi siano che questo tratto sia compiuto in epoca approssimativa, imperocchè quelle popolazioni, che si sono sebbiate a vistosi sacrifici pel concorso di questa strada, si vedono frustrate nelle loro speranze, di avere cioè presto il beneficio della congiunzione.

Vorrei inoltre sapere a qual punto è l'altro obbligo, che si è assunto pure la detta società, di fare una congiunzione della stazione di Como con quel porto del lago, della quale congiunzione, se sono esatte le informazioni che ho, la società non ha neppure intrapresi i lavori; e si noti che dovevano essere compiuti fin dal dicembre 1874. Chiederei poi alla cortesia dell'onorevole ministro di dirmi quali misure ha adottate per costringere questa società ad adempire ai suoi obblighi.

C'è poi un terzo punto riguardante pur esso obblighi inadempiti, cioè quello che avrebbe la società (non più quella dell'Alta Italia, ma la società del Gottardo) di spingere i suoi lavori ferroviari fino al confine italiano verso il lago Maggiore, o, per essere più preciso, giusta quanto dice il trattato del 27 gennaio 1871, approvato con la nostra legge 3 luglio 1871, dalla frontiera svizzera a Luino.

Se le mie informazioni sono esatte, non una pietra si è ancora mossa, non un palmo di terra si è ancora scavato per eseguire questo tratto di ferrovia; mentre essa dovrebbe essere stata compiuta, non già nel dicembre, ma nel luglio del 1874; per cui vi sarebbe già quasi un anno di ritardo. Se le mie informazioni non sono esatte, sarò ben contento che siano rettificata da quelle più certe che avrà l'onorevole ministro in proposito.

**MORINI.** Io sperava che il mio amico Giudici volesse stare contento di specchiarsi nelle onde del lago di Como, aspettando la vaporiera che non giungerà sì presto; ma egli volle, ed io ne sono lieto, affacciarsi anche al lago Maggiore.

Io deggio inoltrarmi un po' più, e pregare perciò l'onorevole signor ministro Spaventa, se dopo

il faticoso cammino di questi giorni gli avanza lena, di seguirmi verso l'imbocco sud del gran traforo su per le valli ticinesi, ed il viaggio, gliene do pegno, sarà brevissimo.

Egli vede che la vaporiera percorre da alcuni mesi il tratto da Bellinzona a Locarno; più in là, pur troppo, non si va, per ora almeno, giacchè fortunatamente il vecchio Iddio vive ancora!

Dissi non si va più in là; la convenzione di Berna vi ha innalzato un non so che di simile alla gran muraglia della China, e vi incise il *non plus ultra* per parte almeno dei Governi contraenti.

Per altra parte il ministro saprà meglio di me, e se non lo sapesse il mio amico Giudici, credo di potergli dire che si sta studiando l'impianto in Vira dell'ufficio centrale per lo studio del tronco Magadino-Pino, che deve poi prolungarsi lungo la riva sinistra italiana del lago Maggiore.

Anche ciò fu convenuto nel patto internazionale di Berna, e nessuno lo infrangerà. Ma intanto l'onorevole ministro, con quella sua alacrità che nessuno gli nega, sta studiando il tracciato della riva sinistra sul territorio nostrale, tracciato che pare facile a noi profani, seguendo la direzione naturale, ma che sospetto si voglia far diventare parto laborioso, se si riflette alla lunga incubazione ed ai molti periti chiamati a pronosticarne le fasi.

Io non ebbi mai in questa Legislatura motivo plausibile per por piede nel Ministero dei lavori pubblici, e quindi nulla appresi da fonte autentica; ma credo di mal non appermi nel ritenere che i lavori sulla riva sinistra italiana non saranno sì presto incominciati, avendo altre volte su specifiche interrogazioni il Governo dichiarato che l'obbligo suo era unicamente quello di dare compiuto il tronco sulla riva sinistra del lago Maggiore contemporaneamente al compimento del gran tunnel del Gottardo.

Ora, cotesto traforo, trovandosi alla fine del febbraio ultimo portato a metri 3356 90, richiederà ancora circa sette anni di continuo lavoro, postochè non sorgono contro la buona volontà degli imprenditori straordinarie eventualità di uomini o di cose.

Ma intanto, onorevole ministro (ed è ciò che mi preme stia gli bene fisso in mente), il movimento commerciale, il movimento dei viaggiatori sono sempre in progressivo aumento su quel lago, tanto più ora che si aggiunge l'aiuto di quei piccoli tronchi, i quali cooperano potentemente a moltiplicare le transazioni d'ogni sorta.

Ne vuole, onorevole ministro, una prova palpante? Ebbene, visiti il lago Maggiore, e veda quali sontuosi alberghi sorgono quasi per incanto qua e

colà. Anche questa è una industria ed attivissima. Ma non basta: s'impiantano anche nuovi opifizi, e tutto ciò lungo la riva destra. Quindi da una parte i bisogni di locomozione aumentati, il lungo spazio di tempo, d'altra parte, che deve intercedere prima che il traforo sia aperto all'esercizio e la riva sinistra solcata dalla vaporiera, si presenta in questo contrasto spontanea la domanda: la navigazione sul lago Maggiore è intanto proporzionata ai bisogni attuali?

A me non pare.

Sa l'onorevole ministro che quando si discusse l'articolo 14 della convenzione di Berna si sollevarono serie obiezioni, non già dai sostenitori della riva destra, ma da deputati interessati unicamente come cittadini italiani, ai quali stava a cuore di mantenere incolumi nel miglior modo possibile gli interessi d'Italia.

Allora si obbiettava da costoro che i tronchi di ferrovia scorrenti nelle valli ticinesi non dovessero fare parte del comprensorio, dirò così, del traforo del Gottardo, nè la loro costruzione essere a carico del fondo comune destinato all'opera principale, che era appunto il gran traforo.

Ma si è dovuto piegare il capo; la sovranità dei Cantoni svizzeri in fatto di ferrovie ci ha fatto dire di sì a qualunque costo; del resto bisognava rinunciare al passaggio.

Quando dunque si discusse quell'articolo 4 della convenzione di Berna, alle gravissime obiezioni suindicate, rispondeva l'onorevole relatore della Commissione, che aveva esaminato quel progetto, nel seguente modo:

« Ma, vedete, quando saranno compiuti i tronchi nelle valli ticinesi e quello da Biasca a Locarno, e non fosse ancora aperta la ferrovia sulla riva sinistra italiana del lago Maggiore, si potranno stabilire... »

(Il ministro parla con un deputato. L'oratore si interrompe.)

Perdoni, onorevole signor ministro, io non sono interessato in questa questione per ragione di campanile; aspiro, come tutti i miei onorevoli colleghi, a che l'interesse pubblico si avvantaggi delle favorevoli circostanze che ci si offrono, e qui si tratta appunto di un'opera, secondo me, d'interesse veramente nazionale.

Ripeto: ci vorranno ancora sei anni a compiere il traforo del Gottardo; ci vorranno non so quanti anni a costruire la ferrovia sulla riva sinistra del lago; il movimento commerciale è in progressivo incontestabile aumento; i vapori sul lago Maggiore non bastano, e secondo me, anche bastassero, mi

pare essere dovere del Governo di studiare il modo che cotesto aumento non resti inceppato.

Dunque, io diceva, che quando si discusse la convenzione di Berna, il relatore così si esprimeva: « Quanto al lago Maggiore, la società per mettersi in regola coll'obbligo impostole dalla concessione del Cantone Ticino, dovrà costruire il tronco da Bellinzona a Locarno. »

Ora questo tronco è terminato ed in esercizio da parecchi mesi.

« Ciò fatto (è il relatore che parla) molto probabilmente verrà stabilito un servizio di piroscafi ferroviari fra Locarno e Arona che costituirà la più celere comunicazione fra Genova e Biasca. »

Da ciò scorge la Camera che è interessato il porto di Genova che in fine dei conti è il principale porto nazionale, e non il campanile *A* ed il collegio *B*.

Dopo queste premesse domando al signor ministro se sia vero quello che si disse pubblicamente (perchè io non sono andato ad assumere informazioni al Ministero) che cioè la società dell'Alta Italia, coadiuvata dalle potenti influenze, che essa ha dovunque notoriamente, abbia ammanito al signor ministro dei lavori pubblici una convenzione riflettente la navigazione del lago Maggiore.

Io sono pienamente fidente nella perspicacia, nella giustizia, nella fermezza soprattutto dell'onorevole ministro Spaventa, tanto fidente che sarei disposto a *lasciar correre e fidare in voi come se il fatto non toccasse a noi*.

Tuttavia rammento codeste cose all'onorevole ministro per fissare la sua mente distratta da cotante cure su punti d'interesse generale dello Stato, e per questo motivo me ne preoccupò.

Se dunque fosse vero che sia stata presentata una convenzione od un progetto di convenzione sulla cessione della navigazione del lago Maggiore, pregherei l'onorevole ministro, dopo che avrà riconosciuto se la medesima sia accettabile, giacchè ritengo che in questo intento vorrà l'onorevole ministro fissare la sua attenzione sopra il prodotto di cotesta navigazione del lago Maggiore e specialmente sulle cifre del ricavo dell'anno ultimo, cifre che è consolante leggere nelle tavole statistiche pubblicate, vorrei pregare dico, il signor ministro di procurare con tutti i mezzi che ha a sua disposizione che con quella convenzione si desse vita alla enunciata proposta dei piroscafi ferroviari.

Questa è la preghiera calorosa che mi permetto di fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici e che non dubito che egli vorrà prendere in seria considerazione.

FERRARI. Io prendo la parola per associarmi alla domanda fatta dall'onorevole Giudici. Io pure era

incaricato di fare le stesse interrogazioni all'onorevole ministro. Non si sa che sia messa in comunicazione la ferrovia di Como col tronco di Chiasso-Lugano. Pare che la convenzione sia violata; pare che lo stesso municipio di Como, il quale ha vincolato alle condizioni della stipulazione colla Svizzera certi sussidi, forse mezzo milione, possa protestare; pare che la società stessa del Gottardo possa opporre delle eccezioni. Quindi io mi associo all'onorevole deputato di Como, come pure mi associo alla sua domanda sulla maniera in cui procedono i lavori per congiungere la ferrovia del San Gottardo col territorio italiano sul punto di Pino-Luvino, per la riva sinistra del lago.

È noto che la società svizzera ha già incominciato dei lavori da Magadino a Pino; e perchè mai dalla nostra parte non si fa nulla? Raccomando quindi alla sollecitudine dell'onorevole ministro questa congiunzione, e spero vorrà dare degli schiarimenti.

Nello stesso tempo, giacchè l'onorevole Morini mi ha fatto l'onore di citarmi, non voglio lasciare senza riscontro un mio antico collega.

Nell'alta Italia, e soprattutto sul confine che ci separa dalla Svizzera, le ferrovie procedono felicemente; non possiamo lamentarci della sorte che ci mette in contatto coi paesi più civili e più fiorenti, ed è quello il solo luogo dove si facciano delle ferrovie senza sovvenzione del Governo. L'alta Italia conta già i due grandi trafori del Moncenisio e del Gottardo.

Rifletta quindi l'onorevole Morini che se la riva sinistra del lago Maggiore trovasi favorita colla scelta di Pino-Luvino, un'imminente benedizione non può mancare per la riva dritta col futuro traforo del Sempione, al quale sono già sottoscritti cento deputati dell'Assemblea francese, e del quale si occupa un mio amico personale, il signor Vauthier, capo di una grande linea ferroviaria francese.

Per conseguenza, io credo di poter fare all'Assemblea questa osservazione, che alla fine dei conti saremo tutti contenti.

Già dieci anni fa una specie di conflitto era nato nel collegio che ho l'onore di rappresentare. Gli uni volevano una linea a dritta, gli altri ne volevano un'altra a sinistra. Io loro risposi: sarete soddisfatti, avrete le due linee; e furono fatte, e sono in attività da sei a sette anni.

Tolto qualche ritardo, tolta qualche impazienza, saremo tutti degni di essere invidiati, perchè il moto commerciale attuale viene da noi, e perchè siamo alla frontiera nordica e siamo destinati a veder passare il più gran numero di merci e di viaggiatori.

Mi preme quindi che l'onorevole ministro si at-



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

tenga ai contratti, al trattato stipulato, alle linee tracciate, ai lavori convenuti, alle condizioni stipulate colla Svizzera; soprattutto mi preme che certe dilazioni e certe indecisioni non spargano dubbi nelle popolazioni, dubbi allarmanti, incertezze che scuotono gli interessi.

Io quindi desidero sapere se la linea decretata, se le linee stipulate colla Svizzera saranno realmente eseguite e quando.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Il traforo del San Gottardo procede regolarmente.

Alla fine di gennaio il foro della galleria era proceduto in piccola sezione sino a 3174 metri e 70; alla fine di febbraio si è avanzato sino a 3358 08, tenuto conto dell'avanzamento dall'una e dall'altra parte, di quello di Goeschenen e di quello di Airole.

La durata dei lavori della gran galleria, secondo l'articolo terzo della convenzione di Berna, dovrebbe essere di nove anni, quindi questo novennio si compirebbe il 30 settembre 1881. Dal punto in cui è cominciato questo novennio fino ad oggi sono decorsi 28 mesi, resterebbero 68 mesi per il compimento della galleria, e, se i lavori procedono come avviene al presente, vi è fondata speranza che essi saranno compiuti dentro il termine stabilito dal contratto.

Quanto poi alle linee così dette ticinesi, la società ha costruito la linea sino a Chiasso, però la stazione internazionale di Chiasso che è il compimento di queste linee è ben lungi dal suo termine, perchè non è stata fatta che una sola estremità della stazione di Chiasso dove è stata stabilita una baracca provvisoria per l'esercizio della linea, nell'interesse esclusivamente locale.

Quanto ai lavori dalla parte dell'Italia, da Camerlata a Chiasso, essi sono eseguiti dalla società concessionaria, che è quella dell'*Alta Italia*.

La società avrebbe avuto l'obbligo di compiere questo tronco di ferrovia il 6 dicembre 1874, ma la costruzione di questo tronco è ben lungi dal suo compimento. I lavori da Camerlata a Como sono assai avanzati, in modo da sperare che questo tratto possa essere aperto all'esercizio fra pochi mesi.

Alla stazione di Como si lavora abbastanza alacremente; non mi risulta però che la società abbia dato mano al binario di congiunzione dalla stazione al lago.

I lavori della galleria, da Monte Olimpino, che è tra Como e Chiasso, sono in questo stato: alla fine di febbraio, l'escavazione della galleria ha proceduto sino a 700 e qualche metro: vi si lavora già da otto punti d'attacco, e subito che un ultimo

pozzo avrà raggiunto il livello della galleria (cosa che credo avverrà in questi giorni), i punti d'attacco in cui si può lavorare per l'escavazione saranno 10.

La galleria è lunga 1900 metri; non se ne sono escavati che appena 700. Se il lavoro procederà alacremente, non potrà mai compirsi, secondo che a me pare, prima di un anno.

Dall'altro lato, verso la Svizzera, la grande trincea che mette nell'imbocco della galleria è già aperta.

Queste sono le cognizioni che io ho dello stato di questi lavori. La società evidentemente è fuori del termine entro cui si era obbligata di consegnare la strada. Il Ministero non ha mancato di fare tutte le sollecitazioni, e tutte le proteste e le riserve, per gli interessi che possono essere lesi da questo ritardo.

Io non ho altro mezzo di coazione contro la società. Non si tratta di una linea costruita ed esercitata, il cui esercizio essendo sospeso, o irregolarmente fatto, io mi possa sostituire alla società per farla esercitare dal Governo: si tratta di una linea concessuta ad una società con alcune condizioni; ma non con quella che, se essa non adempie agli obblighi assunti, entro un determinato tempo, il Governo possa sostituirsi alla società stessa compiendo la linea di propria autorità. L'unica arma che ci resta per nostra tutela è tale che l'onorevole Giudici certo non mi consiglierebbe di adoperarla, quale sarebbe quella di dichiarare la decadenza di tutta la concessione, non limitandosi a questo tronco particolare.

Se adunque io non ho fatto di più, si è perchè non aveva altri mezzi più efficaci di quelli che la legge stessa e la convenzione mi porgono.

Quanto all'andamento dei lavori dalla parte della Svizzera verso il lago Maggiore, le mie informazioni sono conformi a quelle dell'onorevole Giudici; ma la Svizzera non ha obbligo di costruire quelle linee che per il tempo che sarà aperta la gran galleria.

L'onorevole Morini voleva sapere da me se sia vero che mi sia stato presentato un progetto di una convenzione relativa alla navigazione del lago Maggiore. Egli mi raccomandava, nel caso che io stimassi utile questa nuova convenzione, d'introdurvi quella corsa di vapori che era raccomandata e fatta sperare nella relazione che accompagnava il progetto di legge per la convenzione del Gottardo.

È un fatto che 18 o 20 mesi or sono, subito dopo che io entrai al Ministero, mi si parlò dell'idea di una convenzione relativa ad un miglioramento della



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

navigazione del lago Maggiore. Sentita la proposta, io domandai tempo per riflettervi, per formarmene un concetto chiaro.

Dopo qualche tempo rividi la persona che s'interessava in quest'affare, e dissi nettamente e francamente quali erano le condizioni assolute che io poneva come base di una trattativa per innovare la convenzione esistente relativa alla navigazione del lago Maggiore. Dopo d'allora io non ho più avuto ad occuparmi di quest'affare, epperò il progetto non ha avuto seguito.

Vorrei rispondere in un modo anche più soddisfacente di quello che abbia potuto fare fin qui relativamente all'oggetto della raccomandazione fattami dall'onorevole Ferrari; ma egli si è associato alle premure che mi facevano poc'anzi gli onorevoli Giudici e Morini, ed io lo prego di contentarsi della stessa risposta che ho fatta a quegli onorevoli deputati.

GIUDICI. L'onorevole ministro, colla cortesia che lo distingue, mi ha dato tutte le informazioni che io gli aveva chieste, e non le posso desiderare maggiori; ma nello stesso tempo mi ha dato delle scoraggianti notizie, imperocchè si vede come al Governo mancano i mezzi per costringere queste potenti società a mantenere gli obblighi che esse si sono assunti verso il Governo.

Per conseguenza io non solleciterò l'energia dell'onorevole ministro, poichè la conosco, e so che non potrebbe essere maggiore: egli ha ereditato un carico difficile dai suoi predecessori, quello di dover fare eseguire certe convenzioni che peccano nella base, poichè il Governo confessa che non ha i mezzi in mano per obbligare i contraenti ad adempiere agli obblighi assunti. Non mi rimane dunque altro a fare che ringraziarlo della cortesia che ha usato con me, parendomi inutile di sollecitare di più dalla sua energia quei provvedimenti che crederà necessari per ridurre l'*Alta Italia* ad adempiere ai suoi obblighi, sia per la pronta congiunzione del tronco di Camerlata con Chiasso, sia per la congiunzione della stazione di Como col lago; perchè a questa congiunzione sono legati gravissimi interessi del commercio che va, non solo per il Gottardo, ma da Milano verso lo Spluga, e quindi immette le nostre derrate in una valle della Svizzera diversa da quella a cui immette il Gottardo.

Vede dunque il signor ministro che importanza ha questa breve congiunzione, che in apparenza pare sì poca cosa.

Io vorrei poi, siccome verso la società del Gottardo non abbiamo la scusa di quella mancanza di mezzi per ridurla all'adempimento dei suoi obblighi, che si può addurre per la società dell'*Alta Italia*,

io vorrei, dico, che alla società del Gottardo, alla quale paghiamo così enormi sussidi, che nel bilancio di quest'anno figurano, come ho detto testè, per circa sei milioni, si usasse un po' più di forza, affinchè compia l'impegno che ha assunto di spingere la sua strada da Bellinzona a Luino, la quale dovrebbe già essere compiuta, affine di ottenere che venga compiuta nel più breve termine possibile.

Non posso però tacere che il Governo deve pensare (e ci avrà certo pensato l'onorevole Spaventa), che il giorno in cui la vaporiera si spingerà da Bellinzona verso Luino, l'Italia sarà obbligata a spingere le sue vaporiere dalla strada da Genova ad Arona, o da Milano a Varese, fino al confine svizzero.

Non mi resta altro a dire.

MORINI. Veda, onorevole signor ministro, io andai un tantino più in là nella mia interrogazione. Citai, è vero, la relazione sull'articolo 4 della convenzione di Berna, perchè quella era il mio caposaldo; ma aggiungeva che, siccome il progressivo aumento della locomozione è evidente, mi pareva che, quando anche non fosse offerta una convenzione sulla navigazione del lago Maggiore, l'interesse dello Stato richiedesse di trovar modo per migliorarne le condizioni; e sebbene io non neghi che la società attuale vi abbia già introdotto dei grandi ed importanti miglioramenti, tuttavia parmi che ciò non basti; infatti si verifica continuamente una tale confusione di colli, di mercanzie e di passeggeri, che se il signor ministro dovesse vedere coi propri occhi quel tramestio e gli inconvenienti che ne derivano, sono persuaso che egli riconoscerebbe che i mezzi di trasporto vanno aumentati.

Dunque, se la mia domanda non pare inopportuna, e tale non è per certo allo stato delle cose, perchè è dettata evidentemente dall'interesse pubblico, e quando la convenzione cui accennai non ci fosse, perchè, quando una convenzione su questo tema fosse presentata alla Camera dall'onorevole Spaventa, io, fiducioso nel suo tatto finissimo, nonostante le grandi e potenti influenze che stanno anche a lui intorno, l'accetterei quasi quasi *a priori*; ma fatta astrazione da questa ipotesi, io prego ed insisto perchè il signor ministro per iniziativa propria studi il modo di ampliare la navigazione suindicata. Così pel tratto di sei o sette anni per lo meno potranno approfittarne assai tutti, commercio di transito, commercio interno, viaggiatori esteri e paesani, e ne approfitteranno più le finanze dello Stato direttamente ed indirettamente.

FERRARI. Come ben capirà l'onorevole ministro, dopo di essermi associato ai reclami dell'onorevole Giudice, io non potrò non associarmi vivamente al

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

suo malcontento, poichè grande è l'inquietudine nel paese per la inesecuzione di quel contratto colla Svizzera.

Il signor ministro dice: io sono in presenza di una compagnia ferroviaria, io non ho mezzi per costringerla più attivamente; ed ora io dico, che ci sono i tribunali, e quello che si fa con un privato, si fa verso una società, e se possono mancare alcuni elementi o talune condizioni, alla fine quando un uomo deve 10 mila lire si chiama in tribunale, e o tardi o tosto viene il momento in cui si giunge alla esecuzione del contratto, e si sforza una società a pagare come si sforza un individuo, come si sforzerebbe il Governo stesso.

Non si lasci stabilire che col mezzo di raccomandazioni, con mezzi poco legali, con influenze quasi politiche, una società possa deludere un contratto o evitarne le condizioni onerose o prolungarne le scadenze.

Raccomando all'onorevole ministro di far intendere altamente, colla dimostrazione dei fatti, che si devono tenere le promesse fatte, che le compagnie nostre non sono potenze nè Stati nello Stato, e che le compagnie estere possono contare su di noi. Con condotta meno ferma, si viene a mettere una specie di sospensione su ogni cosa, non si potrà a meno che far perdite e il nostro credito ne sarà danneggiato come la nostra finanza. Perciò avrei voluto dall'onorevole ministro una parola categorica, confermando l'esecuzione integra del trattato colla Svizzera, firmato a Berna.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non discuto la teorica dell'onorevole Ferrari per costringere una società ferroviaria ad adempiere ai suoi obblighi; se si ricorresse ai tribunali per ottenere che fosse fatta più presto la ferrovia, sono d'avviso che non si farebbe che peggiorare la situazione. I tribunali ci possono essere e ci saranno per le questioni di indennità, di compensi, di multe in cui una società incorra per inadempimento degli obblighi suoi. Ma lasciamo questo punto.

Mi preme più di rilevare una frase, che l'onorevole Ferrari ha ripetuta due volte, perchè non vorrei che uscisse fuori di questa Camera, senza una mia riserva circa il valore di essa.

L'onorevole Ferrari ha parlato dei diritti e delle proteste della società del Gottardo, perchè dalla parte nostra non si sia interamente adempito all'obbligo nostro, di aprire questa linea all'esercizio nel termine prefisso dalla convenzione.

Ebbene, io devo fare da parte mia le debite riserve, perchè io ritengo che dalla parte della Svizzera gli obblighi contrattuali non sono stati neanche adempiti, perchè la Svizzera non è venuta

ancora fino a Chiasso, nè vi ha costruita la stazione internazionale che è il compimento della linea; per cui non può dolersi che l'Italia non vi sia giunta.

**FERRARI.** Spero però che, prima di incominciare nuove vie in altri punti, si eseguiranno quelle decretate.

**PRESIDENTE.** Rimane dunque approvato il capitolo 134 con lo stanziamento di lire 5,949,467.

(È approvato.)

Capitolo 135. Ferrovia di San Severino Avelino, lire 2,481,100.

Onorevole Mazzarella, ha facoltà di parlare.

**MAZZARELLA.** Da parecchi anni si parla del tronco ferroviario Zollino-Galatina-Gallipoli, laggiù in Terra d'Otranto. Il Consiglio comunale di Gallipoli nel luglio 1867 deliberava di concorrere ai lavori col pagamento del prezzo del terreno da occuparsi nel proprio territorio. La stessa deliberazione fu presa dai municipi di Galatone-Nardò e Galatina. Il Consiglio provinciale di Lecce, il 9 ottobre 1869, deliberava per detta strada un sussidio di 500,000 lire.

Signori, questo tronco ferroviario avrebbe un'importanza commerciale, nazionale ed estera. Finalmente con legge del 30 luglio 1870 il Parlamento decretava (prego di ricordare questo fatto, che pure è vostro), decretava di concedere all'industria privata la costruzione di tale tronco ferroviario.

Siamo quasi al quinquennio, e nulla ancora si è fatto per una strada così importante. La spesa è di un milione e mezzo, se non meno. Ve ne parlo, avendo sott'occhio un progetto di valente ingegnere intorno a tale soggetto.

Questo tronco ferroviario congiungerebbe Gallipoli, la bella Gallipoli, alla grande arteria presso la stazione di Zollino; nè riuscirebbe d'aggravio alla finanza della nazione, ma sarebbe d'utile alla strada ferrata già costruita, quella cioè che da Brindisi va a Lecce ed a Zollino.

La ferrovia adriatica, che dall'Italia superiore scende fino alla provincia di Terra di Otranto, terminerebbe, commercialmente parlando, a Brindisi. Ma è stata prolungata per Lecce, Maglie, Zollino. Là però si vede una passività continua, poichè mancherebbe per sè ogni elemento di vita industriale e commerciale per rendere operosa ed utile la ferrovia. La utilità ne verrebbe allo Stato, continuando la ferrovia fino a Gallipoli.

È nota l'importanza commerciale di Gallipoli, ove ogni anno c'è, più che altrove, la esportazione di 100,000 quintali di olio, i quali con le vetture devono trasportarsi colà fino dalla provincia di Bari. Gli olii di Gallipoli sono ricercati per la qualità, per i prezzi e per l'abbondanza loro.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

Nei progetti già presentati per questa ferrovia, la lunghezza risulterebbe meno di 30 chilometri. Ora la spesa per ognuno sarebbe di 60,000 lire; in tutto per la costruzione ci vorrebbero quindi lire 1,800,000.

Parecchi comuni, i cui territorii sarebbero percorsi dalla strada ferrata, offrirebbero gratuitamente l'occupazione dei terreni. Ed alcune case di commercio residenti a Gallipoli, case assai stimate, offrirebbero, anche per loro parte, una sovvenzione.

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Mazzarella, guardi che questo capitolo ha tratto alla ferrovia da San Severino ad Avellino.

**MAZZARELLA.** Precisamente, e giacchè siamo su quella strada mi lasci andare sino a Gallipoli. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** Questo non si chiama discutere il bilancio. Se ella parla del capitolo in discussione sta bene, altrimenti io non posso continuarle la facoltà di parola.

**MAZZARELLA.** Si tratta di una ferrovia la quale è già stata decretata.

**PRESIDENTE.** Non monta; la discussione non può essere portata su tale soggetto a questo capitolo.

**MAZZARELLA.** Io domando allora: perchè la strada è stata decretata? Perchè il signor ministro è spaventato di andare fino a Gallipoli?

**PRESIDENTE.** Ella ne faccia oggetto di una interrogazione o di una interpellanza; ma non può parlare oggi su questo capitolo in ordine ad un altro argomento.

Come vuole che io adempia al mio ufficio se non mi attengo strettamente al mio dovere?

**MAZZARELLA.** Signor presidente, ella sa fare il suo dovere, ma permetta anche a me di fare il mio, che è di domandare nel capitolo 135, con un ordine del giorno, che si fissi una somma per una linea che è stata già determinata con legge.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mazzarella, ella ha diritto di farne oggetto d'interpellanza e di presentare quella risoluzione che crederà più opportuna; ma qui si tratta di questioni di bilancio.

**MAZZARELLA.** E precisamente, giacchè siamo sul bilancio, voglio proporre 105,000 lire all'anno per una strada che la Camera ha decretata.

**PRESIDENTE.** Ma venga alla sua conclusione.

**MAZZARELLA.** Sarò breve; sono sulla strada ferrata, e dovrò essere breve: se mi lasciano colla vettura a Gallipoli, dovrò essere lungo; ma io voglio andare in strada ferrata. (*Si ride*)

Perciò la spesa effettiva sarebbe da calcolarsi ad 1,800,000 lire; ma il Consiglio provinciale deliberava nel 1873 di dare lire 75,000 allo Stato. Co-

muni e provincia adunque vogliono concorrere, e quindi si dovrebbe agire da parte del Governo, e da questo si dovrebbe eseguire la concessione di tale tronco ferroviario, poichè società od imprenditore qualunque non vorrebbe assumerlo da sè. Se il Governo concedesse quella costruzione solo colla garanzia chilometrica di lire 6000, la spesa annuale sarebbe di lire 180,000. Non c'è da spaventare nessuno quando si tratta di una strada come questa. Prendendo le lire 75,000 della provincia, la spesa annuale del Governo sarebbe di 105,000 lire. Ricordi il signor ministro che si tratta di lire 105,000 all'anno: qui il milione sparisce.

Vi sarebbero poi gli utili del nuovo tronco. E diffatti la strada ferroviaria, ora inoperosa, da Zollino a Gallipoli diventerebbe capace di profitto. Vi sarebbe quindi diminuzione di spesa ed aumento di prodotto: d'anno in anno il Governo avrebbe vantaggio dall'una e dall'altra via.

Se si è speso, e si spende per il porto di Gallipoli, egli si è perchè si è riconosciuta l'importanza commerciale ed industriale di quella città. Ora, la ferrovia sarebbe non utile solamente, ma necessaria quando si sapessero ricavare i vantaggi che proverrebbero da quei luoghi. La ferrovia decretata già con legge sarebbe così posta in vita. La somma, lo ripeto, non è da turbare un ministro. Quindi propongo un ordine del giorno, affinchè al capitolo 135 si stabilisca il concorso del Governo per lire 105,000 all'anno per la costruzione della ferrovia da Zollino a Gallipoli. Qui, o signori, noi parliamo solo di non molte lire, ma mostriamo di comprendere che cosa sia il nostro dovere, quando sappiamo ricavare dal paese tutto ciò che è necessario per l'utile della nazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Mazzarella ha intrattenuto la Camera sull'utilità della ferrovia da Zollino a Gallipoli, e vuol sapere l'opinione mia intorno alla spesa.

Circa la spesa non la potrei dire, perchè non ho veduto nessun progetto di questa ferrovia, e non conosco la perizia, quindi non so precisamente quale ne possa essere la spesa.

Egli vuol sapere di più da me se il Governo possa concorrere in alcuna maniera ad aiutare la costruzione di questa ferrovia.

La legge non me ne dà il modo; la legge prometteva un sussidio per la concessione di questa ferrovia sulle multe che si sperava di guadagnare dalle Meridionali; la causa delle multe non è ancora decisa, e si trova dinanzi alla Corte d'appello di Roma; quando questa causa sarà finita allora si vedrà che cosa si potrà fare per la ferrovia da Zollino a Gallipoli.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

**MAZZARELLA.** Accetto per il meglio le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro. Mi dispiace però che in questo momento non abbia egli potuto fissare un capitolo, che riguardi quel tronco ferroviario. Sperando di ottenere qualche cosa, se non per quest'oggi, almeno per domani, accetto, ripeto, le dichiarazioni dell'onorevole ministro, e ne lo ringrazio.

**BRESCIA-MORRA.** Quando l'onorevole deputato Spaventa divenne ministro dei lavori pubblici, io ebbi la speranza fermissima che egli, colla sua energia e colla sua attività, avrebbe dato maggior impulso ai pubblici lavori, ed avrebbe fatto eseguire le leggi votate dal Parlamento, e quindi sperai che il tracciato di ferrovia da Lauro ad Avellino divenisse un fatto compiuto; ma disgraziatamente sono rimasto deluso nelle mie speranze.

Non oserò dire che ciò sia dipeso da mancanza di buona volontà e di energia da parte dell'onorevole ministro, ma il fatto sta ed è, che da circa due anni che l'onorevole Spaventa è ministro dei lavori pubblici, quel tronco di ferrovia non è progredito di un chilometro solo. E, invero, allorchè egli divenne ministro, trovò questa condizione di cose: il primo tratto cogli studi approvati e prossimo ad essere messo agli incanti, ed oggi questo primo tratto ha gli studi approvati, ed è prossimo a tornare ad un terzo o quarto incanto; trovò il secondo tratto dato in appalto, con una galleria di 2800 metri circa, ed ora questo secondo tratto si trova ancora dato in appalto, e la galleria non è progredita oltre di quello che era allora, cioè di circa 500 metri; e con i mezzi che oggi usa l'appaltatore non sarà finita nè pel 1875 nè pel 1878. Trovò il terzo tratto, di cui gli studi non erano ancora approvati per la questione dell'ubicazione della stazione di Avellino, ed oggi questo terzo tratto sta nelle stesse condizioni d'allora, cioè gli studi non ne sono stati approvati ancora, perchè la questione di quella stazione non è ancora definita. Questo è il fatto. Non dirò, ripeto, che al ministro sia mancata la volontà o l'energia di fare o di obbligar altri a fare quello che aveva obbligo di fare, ma le cose pur troppo stanno così.

Ma lasciamo il passato, e per ora mi limiterò a raccomandare al ministro praticamente due cose: la prima, quella di vedere se sia il caso di sciogliere l'appaltatore del secondo tratto dal contratto che egli ha assunto, perchè è evidente che egli non può mantenere gli impegni presi; dovrebbe consegnare questo tratto costruito per il 1875, e questo è impossibile. Della galleria di 2800 metri, appena ne ha forati 500 metri in piccola sezione, ed è, parmi, evidente, che per il 1875 non potrà fo-

rare tutto il resto in grande sezione. La seconda raccomandazione si è, che badi all'ubicazione della stazione di Avellino. Egli sa che col primo progetto questa stazione veniva messa a circa 4 chilometri lontana dalla città. Ora, con una stazione posta a tale distanza, la ferrovia sarebbe per Avellino una derisione. Allora il Ministero trovò conveniente di far rivedere questi studi per trovar modo di avvicinare di più la stazione alla città di Avellino. E questi studi sento che ora sono stati compiuti e presentati nuovamente al Ministero dagli ingegneri della società.

Io però metto il ministro in guardia su di un fatto.

La differenza di spesa tra le due stazioni, l'ingegnere capo delle ferrovie romane la fa ascendere a circa 800,000 lire. Ma badi che questa differenza non dipende soltanto dalla diversa ubicazione della stazione, ma dipende anche dal modo diverso di costruirla. Perchè quella che si voleva costruire nel 1872 è molto diversa da quella che si vuole costruire oggi; essa è più vasta assai.

Quanto poi alla questione generale, che è quella stessa del giugno 1872, io spero che il ministro voglia avere la cortesia di fare qualche cosa, e di non preoccuparsi di certe combinazioni che non hanno alcuna relazione con la costruzione del tronco.

Per ora, questa costruzione è una cosa indipendente dalle convenzioni ferroviarie; che essa sia fatta prima, o dopo la discussione, o anche l'approvazione di esse, ciò non toglie, nè aggiunge nulla alla sostanza del progetto di legge presentato dal ministro.

Vengo ora alla questione che più mi preoccupa, quella del bilancio.

Nel 1872 fu stanziata nel bilancio dei lavori pubblici, per la costruzione di questa ferrovia, la somma di lire 500,000; nel 1873 lire 700,000; nel 1874 furono stanziate lire 2,260,000, in tutto lire 3,460,000.

La spesa totale prevista per questa strada fu di lire 5,400,000, e quindi nel bilancio che ora discutiamo si è stanziata la somma residuale di 1,481,100 lire. Se non che delle somme stanziate negli anni precedenti non essendosene spesa che una piccola parte, bisognava riportare in questo bilancio tutta la somma rimasta a spendersi, e non già solamente un milione, come Ministero e Commissione hanno creduto di fare, segnandolo nella colonna « Trasporti dal bilancio definitivo di previsione del 1874. »

In tal modo si vengono a far sparire dal bilancio lire 3,135,000, le quali non so se andranno in economia, od in minorazione del disavanzo. Ora, poi-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

chè si tratta d'una somma che fu stabilita in bilancio, che non fu spesa, ma che dovrà spendersi, io insisto presso la Commissione ed il ministro affinché nella colonna « Trasporti dal bilancio definitivo di previsione del 1874 » sia riportata l'intera cifra, e con ciò non si farebbe altro che trasportare in questa colonna tutte le somme già stanziante nei bilanci precedenti e non ancora spese.

E non vale il dire che tutta intera la somma non potendosi spendere nel 1875, sia inutile iscriverla nel bilancio, giacchè tale questione potrebbe farsi nella discussione del bilancio definitivo, stanziando la sola somma che si prevede potersi spendere nel corso dell'anno.

E d'altronde, perchè nel corso del 1875 non sarebbe possibile di spendere quasi tutta la somma?

È certo che, se vi fosse un poco più d'attività e di energia da parte del Ministero, questa somma sarebbe effettivamente spesa.

Infatti, noi abbiamo un tronco che andrà all'asta pubblica il giorno 20 corrente, e la cui costruzione dovrà compiersi in 18 mesi con la spesa di 2,700,000 lire, dimodochè fin dal primo anno, cioè nel 1875, dato che l'asta non vada deserta, voi dovete spendere circa due milioni.

Abbiamo quindi l'altro appalto sul tronco da ultimarsi, il quale anch'esso importa la spesa di 2,480,000 lire, e che dovrà essere compiuto col 1875. Io ho la certezza che questo tratto non sarà finito pel 1875, ma ciò non autorizza certo il ministro e la Commissione a togliere dal bilancio la somma occorrente, quando c'è un contratto col quale si stabilisce che i lavori debbono essere ultimati per quell'epoca.

Per tutte queste ragioni, io spero che il ministro e la Commissione vogliano introdurre nella colonna dei trasporti del bilancio di prima previsione pel 1875 la maggiore somma di 3,175,000 lire.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Lascio al relatore di discorrere su questa proposta di stanziamento, di cui ha parlato l'onorevole Brescia-Morra.

Io procurerò di scagionarmi del biasimo che egli mi ha voluto dare...

**BRESCIA-MORRA.** No, no; niente biasimo!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.**... per non essere riuscito a spingere innanzi, come era mio desiderio, il compimento della costruzione della ferrovia Lauro-Avellino.

Io non farò la storia di questa ferrovia; è una storia molto malaugurata. Due volte si è tentato l'appalto del primo tronco, e due volte rimase deserto. Si cercò poi di appaltarlo a trattativa privata; ma, siccome quel contratto ai miei occhi era molto oneroso per gli interessi dello Stato, così ho

creduto bene di non approvarlo. Questo contratto aveva un difetto fondamentale, ed era quello di includere nell'appalto del primo tronco anche l'appalto del secondo, mentre per questo secondo tronco non è ancora approvato il progetto, epperò non sono ancora stabiliti i prezzi. Dunque io non poteva assolutamente approvare un contratto cosiffatto.

Allora abbiamo vista la necessità di rinnovare gli appalti, e, siccome due volte erano andati deserti, così abbiamo aumentato i prezzi del 6 per cento. Ma su questa ferrovia pesa una mano misteriosa. Anche coll'aumento del 6 per cento gli incanti sono andati deserti. Ora si rinnoveranno, ed io non so che cosa dovremo poi fare, quando anche questa volta non sortissero effetto.

Quanto all'andamento dei lavori della galleria, io ne sono dolente quanto l'onorevole Brescia-Morra, ma non sono lavori che siano sotto la mia dipendenza, perchè sono eseguiti dalla società delle ferrovie romane, ed il Governo si limita a rimborsare alla società i pagamenti che essa fa all'accollatario della galleria; e per questo noi abbiamo sul bilancio uno stanziamento nella parte passiva, anche maggiore dell'equivalente che abbiamo nella parte attiva formato dalle ritenute fatte sulle sovvenzioni che paghiamo alla società.

Ora fra la società e l'accollatario sono sorte varie controversie. La società addebita l'accollatario delle cause di questo ritardo nell'andamento dei lavori; l'accollatario ne addebita la società. Il Ministero, per farsi un concetto chiaro della questione ha spedito una Commissione sul luogo per informazioni. Anche recentemente ho spedito uno dei migliori ispettori che mi abbia, ed il suo rapporto è giunto appena questa mattina al Ministero; epperò non potrei dire di più all'onorevole Brescia-Morra. Ciò che si può fare non lo so, perchè non ho ancora letto quest'ultimo rapporto dell'ispettore inviato sul luogo.

Quanto al terzo tratto, gli studi sono arrivati da poco tempo, e sono innanzi al Consiglio superiore. Questi studi comprendono anche la ubicazione della stazione di Avellino.

L'onorevole Brescia-Morra, il quale propugna cotalmente l'avvicinamento della stazione alla città di Avellino, non dovrebbe essere dolente che non sia stato approvato il primo progetto, perchè in quello la stazione era collocata molto discosto dalla città.

**BRESCIA-MORRA.** Fui io che mi opposi.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io non aspettai che l'onorevole Brescia-Morra confidasse nella mia così detta energia per sperare che questo tronco di ferrovia fosse compiuto al più presto possibile; fui

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

io stesso, se non m'ingannò, che detti all'onorevole Brescia-Morra la speranza che i lavori di questo tronco sarebbero al più presto compiuti.

Ma io detti questa speranza, perchè riteneva l'anno passato che la Camera avrebbe discussa la convenzione per il riscatto delle Romane. Ora è mia fermissima convinzione che, se quest'atto non ha luogo, ed i lavori devono essere continuati dalla società delle Romane, per quanto il Governo faccia, questi lavori non procederanno mai con quella prestezza ed alacrità che l'onorevole Brescia-Morra desidera.

Lascio ora all'onorevole relatore parlare della questione dello stanziamento.

**LACAVA, relatore.** La legge del 28 agosto 1870 fissò per la costruzione di questa strada la somma di lire 5,243,400.

Come poco fa diceva il mio amico, l'onorevole Brescia-Morra, nel 1872 furono stanziati lire 800 mila; nel 1873 lire 700 mila, e nel 1874 2,262,000 lire, che riunite vi danno lire 3,762,000, per cui restavano lire 1,481,000, e questa somma residuale si propone nel presente bilancio.

L'onorevole Brescia-Morra non trova soddisfacente questo stanziamento e desidererebbe che nel bilancio di prima previsione fossero riportati anche i residui degli anni scorsi, cioè le somme stanziati nei passati bilanci e non spese. Aggiunge ancora che la Commissione ha riportato soltanto un milione di trasporto e non il resto dei residui.

La questione mi sembra semplicissima, e prego l'onorevole Brescia-Morra a seguirmi un istante nel mio ragionamento.

Nel bilancio di prima previsione si stanziavano soltanto le competenze dell'anno, più i trasporti che vengono dal bilancio definitivo dell'anno precedente. I trasporti sono diversi dai residui, e questi sono riportati nel bilancio definitivo. L'onorevole Brescia-Morra aspetti qualche altro giorno e troverà nel prossimo stato di definitiva previsione messi tutti i residui. (*Segni di assenso del deputato Brescia-Morra*)

Se l'onorevole Brescia-Morra è soddisfatto, io non vado più avanti.

Mi preme solo rettificare un'altra circostanza di fatto. Egli ha detto: non è possibile, se non si riportassero i residui, di pagare alcune spese fatte su quelli. Io fo osservare che, ancorchè non siano stanziati nel bilancio di prima previsione, si può sempre pagare sui residui.

Diffatti dalla relazione si rileva che sino al settembre ultimo si erano pagate circa 700,000 lire; ora so che, nonostante sia scorso l'anno 1874, se ne sono pagate altre 300,000. Vede adunque l'ono-

revole Brescia-Morra che si paga sempre sui residui. Ritengo dunque che il Ministero, nel bilancio di definitiva previsione, riporterà tutti i residui che sono stati stanziati negli anni passati, e così spero che l'onorevole mio amico sarà soddisfatto.

**BRESCIA-MORRA.** Siccome sono pochissimi nella Camera gl'interpreti autentici di questa specie di bilanci che ci si presentano tutti gli anni, perchè io confesso francamente che, con tutta la migliore volontà del mondo, e con tutto lo studio possibile, ne arrivo a comprendere poco, così io mi attengo alla interpretazione autentica del mio amico Lacava, e prendo atto della sua dichiarazione non contraddetta dal signor ministro, che nel bilancio definitivo del 1875 verranno stanziati tutti i residui che io chiedeva.

Circa alle risposte datemi dall'onorevole ministro, io comincio dal dire che non mi sono permesso di biasimarlo, solamente ho constatato un fatto. Io non biasimo i ministri se non quando essi escono dalla legge e commettono delle illegalità; ed egli non ne ha commessa alcuna. Ho voluto solamente dirgli che, se egli avesse posta tutta la sua attività ed energia in questa faccenda, io ritengo che a quest'ora la strada ferrata da Lauro ad Avellino sarebbe compiuta.

Egli ha detto pure, ed io tengo a rilevarlo, che su questa ferrovia pesa qualche cosa di misterioso. Or bene, chi meglio di lei, onorevole signor ministro, può squarciare questo velo misterioso? Ed io la impegno a farlo, onde sia finita una volta con questa ferrovia.

Circa poi alla teoria da lui messa innanzi, cioè che il Governo non ha nessuna responsabilità per i lavori della galleria, ma che l'ha solamente la società, io gli farò osservare che...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non ho detto ciò.

**BRESCIA-MORRA.** Il Governo non ha alcuna responsabilità, diceva l'onorevole ministro...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non ha azione diretta.

**BRESCIA-MORRA.** Gli farò osservare una cosa, che se il Governo ha la facoltà d'impedire di fare, deve avere pur quella di obbligare a fare. Ora è vero che la società delle Romane sta in condizioni eccezionali; ma, appunto per questo stato eccezionale di cose, la responsabilità della costruzione non ancora eseguita della ferrovia da Lauro ad Avellino, ricade non solo sulla società, ma ancora sul Ministero.

**PRESIDENTE.** Rimane dunque approvato il capitolo 135. Ferrovia di San Severino-Avellino - Continuazione dei lavori in costruzione, stanziato in lire 2,481,100.

(È approvato.)



## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

Capitolo 136. Ferrovia ligure - Costruzione, lire 7,500,000.

(È approvato.)

Capitolo 137. Ferrovie calabro-sicule - Costruzione, lire 26,000,000.

Su questo capitolo vi sono molti iscritti. Io darò la parola ai diversi oratori; ma mi corre obbligo di fare avvertire ai miei colleghi che fra breve dovrà certamente venire in discussione il disegno di legge per l'approvazione di alcune convenzioni ferroviarie, ed è appunto nella discussione di quel progetto di legge che si dovrà trattare definitivamente la questione che si riferisce alle ferrovie calabro-sicule.

Mi pare adunque che in occasione del bilancio tutte le questioni importanti dovrebbero essere riservate; chè in tal modo troverebbero la loro sede più conveniente allorquando verrà messo in discussione il disegno di legge a cui ho accennato.

Dopo quest'avvertenza, della quale prego i miei colleghi a voler tener conto, non essendo presente l'onorevole Giudici, iscritto pel primo, do la parola all'onorevole Torina.

**TORINA.** Sono obbligato a prendere la parola sul capitolo 137 per ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, quando al capitolo 25 del bilancio in esame, parlai dei danni ed inconvenienti che presentano le ferrovie in Sicilia, e ne accennai le cause, gli chiesi allora delle spiegazioni sul modo di provvedervi; fu in quella occasione che, tanto l'onorevole ministro, quanto la Presidenza, mi fecero avvertito che le avrei completamente avute allorquando si fosse trattato del capitolo 137; ora, essendo arrivati a questo, intendo fare ricordo all'onorevole ministro degli impegni presi.

Non ripeterò tutto quello che dissi allora, a cui interamente mi riferisco, e ciò per due motivi: primo, perchè il tempo alla Camera è troppo prezioso; secondo, perchè dopo di me ha detto l'onorevole presidente essere iscritti per parlare altri oratori, la cui parola sarà molto più autorevole che non sia la mia.

Però mi onoro ricordare all'onorevole ministro che io accennava a quegli inconvenienti che si sono deplorati (e che mi risulta si deplorano tuttavia) sulle ferrovie dell'isola. Parmi adunque che siamo veramente al caso di sentire dall'onorevole ministro quali sarebbero i suoi intendimenti per provvedervi definitivamente e stabilmente con positivi rimedi.

Vorrei pure domandare all'onorevole ministro quando l'intera linea da Palermo a Messina per Catania sarà aperta all'esercizio. Sappiamo come va quella da Palermo a Cammarata, e quell'altra da Messina-Catania-Leonforte, ma il tronco di congiunzione Leonforte-Caltanissetta-Serradifalco-Campo-

franco per Montedoro a Cammarata quando sarà ultimato? Se dovessi stare ad una ufficiale manifestazione fatta in altra occasione dall'onorevole ministro, dovrei credere che quella linea sarebbe aperta all'esercizio nel primo semestre dell'anno 1877.

La Camera dovrà conoscere che l'onorevole ministro accennava a questo fatto, quando, trattandosi di una variante che si proponeva, nella strada a ruote nazionale Palermo-Messina per Santa Caterina ebbe a rispondere che non stava negli interessi del Governo il consentire a quella deviazione, perchè, quando si fosse aperta la linea ferrata da Cammarata a Leonforte per Campofranco-Montedoro-Serradifalco-Caltanissetta, quella rotabile nazionale sarebbe divenuta di carattere provinciale, e per ciò solo si rifiutava a consentirvi. Allora l'onorevole ministro affermò che la strada ferrata, alla quale io accenno, verrebbe aperta al pubblico servizio nel primo semestre dell'anno 1877. Ma è da sperarlo, onorevole ministro?

Signori, è estremo e sentito in Sicilia il desiderio di vedere congiunte quelle linee, affinchè colla vaporeiera si possa andare dovunque e, percorrendo quelle provincie, svilupparne il commercio ed utilizzarne le latenti ricchezze; però tale onesto desiderio, a mio giudizio, difficilmente potrà essere presto soddisfatto.

È vero che esistono delle convenzioni; ma, siccome queste per il passato non hanno avuta la loro piena esecuzione, così la stessa sorte avranno per l'avvenire.

Ritorno quindi a pregare l'onorevole ministro perchè voglia manifestare alla Camera quali sono e saranno i suoi intendimenti chiari e netti in ordine, non solo alla sistemazione di quei danni dei quali io ho parlato, ma ben pure in ordine all'epoca quando sarà congiunta la linea Palermo-Messina. E questi intendimenti tanto più desidero conoscerli, perchè il paese possa una volta sapere quando quel servizio sarà reso al pubblico, perchè il paese possa finalmente conoscere quando si avrà la fortuna di andare con sicurezza in ferrovia da una provincia all'altra nell'isola di Sicilia.

Spero che l'onorevole ministro vorrà essere compiacente verso di me e verso il paese, a nome del quale io ho presentato la interrogazione, e che con ansia attende la risposta del ministro.

**COLONNA DI CESARÒ.** Quando l'onorevole presidente ci raccomandava di limitare le nostre parole su questo capitolo e portare piuttosto la discussione sulle ferrovie calabro-sicule a proposito delle convenzioni ferroviarie che verranno quanto prima in discussione, io carezzava il pensiero di arrendermi a siffatta raccomandazione. Però debbo chiedere per-



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

dono alla Camera se mi sono deciso per un partito contrario; imperocchè noi, deputati di Sicilia, abbiamo oggi il diritto, a proposito di questo capitolo, di richiamare l'attenzione della Camera sulle condizioni ferroviarie dell'isola nostra, nè ci conviene rinunziarvi per ricercare l'occasione in un'altra discussione, nella quale, in mezzo agli interessi delle ferrovie del continente, confonderebbersi e smarrirebbero l'attenzione, che giova meglio invece chiamare specialmente sulle ferrovie sicule.

Pur troppo una delle disgrazie del nostro lontano paese è questa, che i suoi interessi sono trascurati sovente, non per cattiva volontà, ma per la confusione negli interessi generali, per la maggiore importanza degli interessi continentali che il più delle volte si frappongono.

Dunque, poichè l'occasione è oggi in poter nostro, permetta l'onorevole presidente, e lasci l'onorevole ministro...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Parli pure.

**COLONNA DI CESARÒ...** che io ne profitti per richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento sulle ferrovie calabro-sicule.

Del resto non è mia intenzione di fare un discorso lungo e largo sulle condizioni generali della viabilità in Sicilia; io mi limito al compito di ripetere quest'anno quello che ho già pur fatto l'anno passato, cioè a suonare, direi quasi, la campana a morto, a recitare all'onorevole ministro il *memento* a proposito dei lavori pubblici in Sicilia.

Forse gioverà poco; ma, se non altro, il paese saprà che qui il suo nome si ricorda, e l'onorevole ministro poi (siccome è ispirato da buone intenzioni) sentirà se non altro il desiderio di evitare in qualche modo che ogni anno non gli si ripetano le stesse cose.

Disgraziatamente però l'esperienza è in oggi contraria a questa speranza.

L'anno passato io rivolsi parecchie interrogazioni all'onorevole ministro. Egli ebbe la cortesia di rispondermi, promettendo un progredimento nei lavori. Per disavventura siamo qui invece a ripetere perfettamente le stesse cose dell'anno passato.

Ed è per questo che io, senza dilungarmi, pregherei l'onorevole ministro a voler dire alla Camera quali siano gli avanzamenti che la nostra rete ferroviaria abbia fatti da quell'epoca in poi.

L'onorevole ministro disse allora che il tronco da Leonforte a Villarosa si sarebbe forse aperto al pubblico, se non erro, nell'agosto del 1875; siamo al marzo, ed il termine dell'apertura è anche nuovamente rimandato.

Allora l'onorevole ministro ebbe a dire, che i danni da me valutati in cinque milioni, pei guasti

avvenuti in questo tronco, erano esagerati; ed ora che io ho potuto constatare ufficialmente quale sia stata allora la perdita sperimentata per le inondazioni, ho potuto verificare che ammontò a quattro milioni e mezzo. Dov'era dunque la grande esagerazione nelle mie notizie?

Il tronco da Cammarata a San Pietro, secondo l'onorevole ministro fece sperare, doveva esser inaugurato nel dicembre 1874, o tutto al più nel maggio 1875; eppure siamo al marzo 1875, e non è conseguibile la promessa. Anzi ho qui delle cifre, da cui emerge come si sia ben lontani dal potere sperare presto l'apertura di quel tronco.

Pel tronco da Lercara a San Pietro che, secondo il contratto, doveva essere aperto nel settembre 1873, e pel quale dovevano spendersi 2,680,000 lire, finora si sono spese lire 2,717,000, vale a dire più della cifra prevista, ed ora si aggiunge ancora per opere imprevedute un preventivo di un altro nuovo milione.

Da San Pietro a Campofranco, tronco che avrebbe dovuto aprirsi, secondo l'appalto, in febbraio 1874, si era prevista la spesa di lire 2,235,000; finora furono spese solo lire 2,143,000, manca poco all'esaurimento della cifra stanziata; però si aggiunge un preventivo di opere supplementari per lire 1,800,000.

Ciò mi conduce difilato a ripetere fortemente quanto dissi l'anno passato, cioè che tutto questo avviene perchè i progetti non corrispondono alla realtà delle condizioni tecniche e delle condizioni topografiche, e quando si comincia dal lavorare in condizioni ignote, non è poi straordinario che il Governo per il primo, malgrado i suoi sforzi, non possa trovarsi nel caso di mantenere le proprie promesse.

Questo fatto che io sottometto all'attenzione del ministro, onde voglia ripararlo, vagliando il personale tecnico, risulta molto più evidente a proposito della linea di Montedoro.

Il tronco di Montedoro, dato in appalto non più tardi dell'anno passato, era da sperare che almeno sfuggisse a quegli inconvenienti.

Ebbene, nulla di tutto questo.

In una comunicazione officiosa che da me potè leggersi presso un importante ufficio municipale di Sicilia, il capo dell'ufficio tecnico governativo scrive, a proposito di Montedoro, le seguenti parole, sulle quali giova chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro:

Si dice che nella costruzione di questo tronco, che non è ancora cominciato, ma che è stato appaltato quando l'esperienza ci aveva ammaestrato sulle

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

condizioni dei lavori ferroviari e dei terreni dell'isola, « si parano difficoltà direi quasi insormontabili... » (*L'oratore, vedendo che il ministro non presta attenzione, si ferma*)

Prego il signor ministro di accordarmi la sua attenzione, perchè è proprio lui che deve ascoltarmi.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Siccome io per sei ore non posso stare a sentire tutto quello che si dice, perchè la mente non mi basta, domanderei un po' di cortesia scambievole, poichè perdo la testa.

**COLONNA DI CESARÒ.** E per questo mi fermavo, ond'ella potesse riposarsi, ed io pure.

Dunque il capo dell'ufficio governativo ha scritto ad un importante municipio dell'isola che al tronco di Montedoro si parano « difficoltà, direi quasi insormontabili, quali sono la malaria dei luoghi, la mancanza delle braccia, la mobilità del suolo alle quali va pur aggiunta la deficienza dell'acqua, quella di paesi abitati, non che l'altra dei materiali da costruzione, per modo che la lotta tra l'arte e la natura sarà ivi più forte che in qualunque altro dei tronchi già costruiti od in corso di costruzione, sotto la mia dipendenza.

« Nella più favorevole ipotesi non potrassi andare da Palermo a Catania in ferrovia prima del 17 gennaio 1878... Non posso tacere che, giusta gli esempi degli altri tronchi, potrà tal fine difficilmente essere conseguito nel tempo prefisso. »

Ora, io dico: come può il Governo affidarsi a tal sorta di progetti, quando coloro stessi che debbono eseguirli, dubitano, nel momento che hanno luogo gli appalti, della loro esecuzione, e dicono *a priori* che questi progetti sono difficilmente eseguibili, e certamente inesequibili nel tempo prefisso?

Questo è un fatto che parmi manifesti evidentemente quale sia l'inconveniente, il vizio che gli ufficiali governativi portano in questo genere di servizio; inconveniente dal quale ineluttabilmente emergono tutti i danni che principalmente si lamentano.

Io più di questo non ho a dire, ma vorrei solamente interessare l'onorevole ministro a prestare la sua cura affettuosa, di cui non voglio dubitare, al possibile progredimento sollecito delle ferrovie in Sicilia.

La Camera si annoierà delle successive lamentazioni parziali, locali che a proposito del bilancio dei lavori pubblici si ripetono da tutti i deputati e per tutti i luoghi; ma appunto questa insistenza dei deputati dimostra come urgenti siano i bisogni, e quando i deputati si fanno eco delle voci del paese, più che fastidiosi dovrebbero essere ritenuti come importanti interpreti dell'opinione pubblica.

E qui debbo dir cosa che per la sua forma umoristica può parere forse inopportuna nella solennità

di quest'Aula, ma se si bada al concetto che l'ispira, mi si perdonerà, direi quasi, la facezia.

Se fosse lecito di dare una forma sarcastica agli affari seri del paese io presenterei un progetto di legge d'iniziativa parlamentare alla Camera, proponendo di rendere inleggibili alla rappresentanza nazionale i candidati che non fossero andati a star prima qualche tempo in Sicilia (*Bisbiglio e commenti*), perchè allora solo la Camera potrebbe rendersi conto dei bisogni urgenti, dei bisogni grandissimi che il nostro paese ha, e che i deputati delle altre regioni, pure ispirati da patriottismo, misurando le condizioni nostre dalle loro, non possono valutare con giusto criterio economicamente e politicamente.

**DI BELMONTE.** Non annoierò a lungo la Camera; sarò brevissimo.

Nell'aver chiesta la parola un'altra volta sul capitolo 25, per far piacere all'onorevole nostro presidente (che in quel momento, con grande mio rammarico, si è mostrato molto rigoroso verso di me), rinunzierai alla parola.

Ho quindi creduto conveniente di ridomandarla adesso.

Io mi associo pienamente a quanto l'onorevole mio amico Di Cesarò ha detto or ora, rivolgendosi all'onorevole Spaventa. Aggiungo soltanto una calda raccomandazione a lui, onde voglia interessarsi dei lavori della linea Palermo-Messina, linea che dovrebbe già da parecchi anni essere compiuta.

L'onorevole ministro sa che, dopo quattordici anni, questo tronco di circa 300 chilometri è ben lontano ancora dall'essere finito.

L'onorevole Spaventa, sono sicuro, mi risponderà che esso sarà pronto fra cinque anni; ma io osservo che saranno cinque anni nominali, mentre ne occorreranno per lo meno dieci effettivi. Desidererei, onorevoli colleghi, ardentemente ingannarmi, ma ho la ferma convinzione che per mille ragioni la locomotiva non andrà direttamente su quella linea prima del 1885! Chi vivrà, vedrà.

L'onorevole Spaventa converrà con me che sin oggi c'è stata da parte dei passati Ministeri immensa trascuranza, indolenza in questi lavori, i quali sono fatti in modo che, in un tronco brevissimo, quale è quello da Palermo a Cammarata, appena vengono le piogge, la linea rimane interrotta; e questo certo non fa molto onore al Governo, per non avere saputo controllare i cattivi progetti, nei quali è stato scelto un cattivo tracciato. Per tre o quattro giorni non si va più a Cammarata, non si va a Castronovo, non si va nemmeno a Lercara. Questo l'onorevole Spaventa sa meglio di me.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

Mi permetto pure di osservare che il fare presto questa ferrovia sarà anche una grande economia pel Governo, perchè allora esso non sarà più nella necessità di mantenere tutto quel numero di truppa che in questo momento si trova in Sicilia, e neanche quei 3000 carabinieri che ora sono colà. Su questo soggetto, onorevoli colleghi, parlerò più lungamente quando fra breve si tratterà del progetto di legge relativo alla sicurezza pubblica.

Sia dunque convinto l'onorevole ministro che, quando questa oramai tanto rinomata ed anelata linea da Palermo arriverà direttamente a Messina, come è nostro ardentissimo desiderio, e che il commercio prenderà lo sviluppo che richiede quell'isola, allora sì che il malcontento che regna in Sicilia, d'altronde giustificabilissimo sotto tutti i rapporti, cesserà in gran parte, ed allora l'onorevole Spaventa potrà vantarsi che in questa circostanza ha contribuito molto per il compimento delle ferrovie in Sicilia.

SPECIALE. L'onorevole Di Cesarò ha completamente esaurito il tema che mi era proposto di trattare. Dirò soltanto all'onorevole ministro di non dimenticare una preghiera che non ho cessato mai di fare all'amministrazione relativamente alla tettoia della stazione di Catania.

Io non ricorderò il modo modesto come fu fabbricata quella stazione, nè il modo democratico come fu mobilitata; io non voglio fare dei paragoni con quelle dell'Alta Italia che riuscirebbero sempre odiosi; voglio soltanto osservare che quella stazione non è altro se non che un grande magazzino, diviso in compartimenti di prima, di seconda e di terza classe, con tavole all'altezza di un metro, e che potrebbe meglio dirsi una mandra.

L'onorevole Di Cesarò poi faceva una proposta che tutti crediamo impossibile, quella cioè, che per essere deputato si dovesse prima dimorare in Sicilia per conoscerne i bisogni. Io invece invito l'onorevole ministro a venire lui nelle nostre bellissime contrade, per persuadersi della verità dei nostri reclami; e gli auguro di non giungere in Catania in tempo di pioggia, poichè allora tornerebbe a casa non solo bagnato, ma inzaccherato, come avviene ai poveri viaggiatori a cui non è dato ancora di riparare sotto una tettoia, fosse pure provvisoria, per continuare il viaggio per Siracusa, e che devono aspettare circa dieci minuti talora sotto la furia della tempesta.

Detto questo, sono sicuro che l'onorevole ministro, diggià notissimo all'Italia per la sua solerzia, ignota però alla Sicilia, non mancherà certamente di emanare quei provvedimenti opportuni che valgono a contentare quelle popolazioni, che attendono

un miglioramento, e mi spero che il progetto d'una nuova stazione in Catania, di cui ne ho pregato il signor ministro privatamente, venga a termine fosse pure con il concorso del comune.

DI PISA. Il campo è stato mietuto dagli onorevoli che mi hanno preceduto nella discussione di quanto riguarda le ferrovie calabro-sicule; però io aggiungerò qualche parola sul ritardo nei lavori di costruzione. E vale la pena, o signori, che vi si ritorni sopra, quando abbiamo il fatto, che le traccie legislative di questi lavori ferroviari rimontano fino al 1861; quando sappiamo che fino dal 1863 la società delle ferrovie *Vittorio Emanuele* aveva l'obbligo di compierla nel corso del 1865 e del 1866; quando vediamo che tutti i contratti d'appalto, che si sono fatti, sono già scaduti, per quanto riguarda i termini assegnati per la costruzione delle linee, quali da due, quali da un anno, è giusto che io mi permetta di aggiungere le mie raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è spiegabile l'interesse che noi tutti deputati di Sicilia mettiamo su tale riguardo.

Signori, io ho detto che molti, anzi tutti, i contratti per la costruzione dei tronchi di ferrovia in Sicilia, sono scaduti, senza che questi tronchi siano portati a compimento.

Infatti io vedo che i tronchi da Leonforte a Villarosa, da Villarosa a Santa Caterina e da Santa Caterina a San Cataldo non sono ancora compiuti. E sapete sin da quando si sarebbero dovuti completare? Fin dal 1873.

L'onorevole ministro, ad un'inchiesta che gli faceva la Commissione generale del bilancio di prima previsione delle spese del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1874, manifestava le sue previsioni, cioè che, nel primo semestre dello stesso anno, molti tronchi sarebbero stati ultimati. Però, ora, non solamente parla del 1875, non solamente va al di là, e si spazia nel 1876, ma fra le linee di quella nota ministeriale io vedo che si indica un periodo molto più lontano. E questi timori non sono esagerati.

La Commissione del bilancio di quest'anno diceva all'onorevole ministro: ma avete voi i fondi per sopperire alle spese degli appalti già dati e per completare le opere in corso di costruzione? Ed il ministro rispose per la continuazione di queste opere, rimettendosene al progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie. Ma questo stesso mi fa temere che l'onorevole ministro si indebolisca nel suo calore per le opere pubbliche, rallenti un po' la sua energia quando troverà mancargli le somme occorrenti per la continuazione delle opere, essendochè, pur ammettendo che il progetto per le convenzioni

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

ferroviarie venisse discusso tra breve alla Camera, non c'è da essere sicuri che esso venga approvato. In questo caso, chi, e come si provvederà alla spesa per i lavori che sono attualmente in corso?

Il ministro dice: si supplirà a questo quando si discuterà il bilancio definitivo di previsione; ed io dico: questo bilancio si presenterà fra due giorni, e non so se in esso si sia provveduto ai fondi necessari.

Su questo punto io ho le mie apprensioni, e prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dissiparle.

Faccio ora un'altra osservazione all'onorevole ministro.

Quando egli rispondeva all'onorevole marchese Maurigi, il quale lo interrogava sull'epoca in cui si sarebbe potuto aprire la linea da Cotrone a Reggio, promise che durante l'anno in corso, anzi verso la fine dell'anno, ciò avrebbe potuto avere luogo. Ora, io ricordo alla Camera ed al signor ministro che, al principio di questa Sessione, molti deputati della Sicilia non poterono trovarsi alla Camera per lo stato irrequieto del mare, e rifletto che se la locomotiva potesse correre direttamente da Roma a Reggio prima che venisse l'epoca della nuova Sessione, allora i deputati siciliani potrebbero per quella via venire qui, anche nella stagione invernale, a tempo opportuno per l'adempimento del loro compito.

Non si tratta che di anticipare il completamento della linea per uno o due mesi.

Se quest'anticipazione potrà farsi, allora l'onorevole ministro avrà agevolato il normale procedimento dei lavori parlamentari, i quali credo stieno a cuore all'onorevole ministro.

Io ho domandato solamente la esecuzione dei contratti già stipulati, e questa mia raccomandazione credo che abbia tanto più valore, ripeto, in quanto che per quel che riguarda la Sicilia i termini stabiliti nei contratti per la costruzione delle opere sono già scaduti da più tempo, e le medesime ancora non si sono costruite.

**MICELI.** Io comprendo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici deve essere molto stanco. Sono molti giorni che dura la discussione su questo bilancio, alle raccomandazioni sono successe le raccomandazioni ed io non vorrei aggiungerne delle altre...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** No, no, le trovo sempre naturalissime!

**MICELI.** Ma le brevissime osservazioni che debbo fare sarebbero assolutamente inopportune se volessi differirle alla discussione delle convenzioni ferroviarie. D'altronde è molto grave ciò che ha rilevato

l'onorevole deputato Di Pisa segnalando all'attenzione della Camera che siamo proprio alla vigilia della presentazione del bilancio di definitiva previsione, mentre siamo, se non lontanissimi, certo abbastanza lontani dal giorno in cui si potranno discutere le convenzioni ferroviarie. L'onorevole ministro ha mostrato il suo buon volere, convenendo con la Commissione del bilancio che i fondi stanziati per le Calabro-sicule in 20 milioni pel 1875 non siano bastevoli che pel primo semestre, e dichiarando che per le spese del secondo semestre egli faceva calcolo sui provvedimenti proposti nel progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie, e che differendosi la discussione di questa legge, avrebbe provveduto nel bilancio di seconda previsione.

Ora come faremo noi ad accogliere nell'animo la sicurezza della continuazione dei lavori ferroviari nelle Calabro-Sicule nel secondo semestre di quest'anno se le convenzioni non si discuteranno per ora, e siamo oggi vicinissimi alla presentazione del bilancio definitivo dei lavori pubblici?

Se l'onorevole ministro vuol mantenere la promessa che ha dato alla Commissione, in questo momento deve avere un progetto ben determinato su questo proposito, e quindi è nella condizione di dare all'onorevole Di Pisa ed a me una franca risposta a queste domande. Ha egli provveduto ai fondi necessari perchè i lavori delle ferrovie calabro-sicule, nel secondo semestre di quest'anno, si compiano regolarmente? Come ha egli, in mancanza delle convenzioni, pensato a far fronte alla spesa che occorrerà perchè non si corra il rischio d'interrompere i suddetti lavori?

Io spero che le sue risposte saranno tali da soddisfare la nostra aspettativa.

L'onorevole ministro ha poi assicurato alla Commissione che il braccio ferroviario da Cosenza a Bufaloria sarà costruito nel primo semestre 1876.

Sebbene l'onorevole Finali (allorchè alcuni mesi indietro fu a Cosenza) promettesse ai miei concittadini che la costruzione della ferrovia sarebbe completata durante il 1875, pure io francamente mi rassegno alla dichiarazione del signor ministro, che sarà fatta nel primo semestre del 1876.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Meno la galleria.

**MICELI.** Mi permetta però l'onorevole ministro di manifestargli che ad onta di tutto il suo buon volere, io dubiti che questa promessa sia mantenuta; tanto più se penso che si sono spesi nella ferrovia di Cosenza circa 3,700,000 lire in circa tre anni, e che adesso dovranno spendersene più di 5 milioni in un solo anno, o tutto al più in 15 mesi.

Spero che il signor ministro abbia provveduto a

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

queste necessità, e che sia in grado di togliermi l'apprensione, alla quale, memori del passato, sventuratamente partecipano le popolazioni del Cosentino, in nome delle quali io parlo in questo giorno.

Debbo inoltre fare osservare alla Camera che la nostra Commissione ha notato che molti lavori delle ferrovie calabro-sicule hanno dovuto essere rifatti, perchè male eseguiti la prima volta, e che altri hanno dovuto perfino essere abbandonati, adottandosi nuovi tracciati, con gravissima perdita di tempo e di spesa.

Questa dichiarazione fatta in modo così esplicito mi dà molto a pensare riguardo a ciò che possa avvenire nella ferrovia di Cosenza e specialmente nella galleria Maiolungo, di cui sono note le gravi difficoltà.

Onorevole ministro, ella ha dichiarato che la galleria di Maiolungo non potrebbe farsi in alcun modo prima del 1877. Certo non si può impedire che esistano gli ostacoli opposti dalla natura, e che quindi debba differirsi il compimento della galleria.

Ma in Calabria si ha il timore che la galleria di Maiolungo sia o possa ridursi in condizioni da esigere una enorme spesa, o da doversi perfino abbandonare.

L'onorevole ministro mi fa dei segni negativi, ed io me ne compiaccio, perchè in tal modo gli animi dei miei concittadini ed il mio saranno rassicurati da timori fatti concepire da persone credute competenti nella materia.

Quando lavoravasi in quella galleria dalla società della Banca di costruzioni di Milano, e gli ostacoli crescevano di giorno in giorno, a taluni parve l'opera assolutamente sbagliata; altri poi sostennero che le macchine adoperate al prosciugamento dell'acqua che si era manifestata, non fossero sufficienti al bisogno, ma che con macchine più poderose ogni inconveniente si sarebbe superato. L'opinione pubblica restò perplessa, ed è tuttora così.

Se si potesse udire dall'onorevole ministro che la galleria non fu sbagliata e che i suoi ingegneri lo abbiano assicurato che la comparsa di una vena di acqua in essa non crei il pericolo che venga abbandonata, questa dichiarazione toglierebbe un grande argomento di ansietà alla popolazione della mia provincia, che così non vedrebbe allontanato di molto, come teme, il giorno in cui la locomotiva spanderà i suoi benefici per quella contrada.

Di più, credo mio debito di significare all'onorevole ministro, ora che la costruzione della ferrovia di Cosenza si fa direttamente dallo Stato, che a me pare indispensabile di dar opera all'arginatura dei fiumi, che spesso danneggiano i lavori in corso, e

che lasciati senza i freni necessari, pongono in continuo pericolo la durata e la normale condizione delle opere che giornalmente si costruiscono.

Infatti è avvenuto, nei giorni scorsi, quando le piogge hanno imperversato in tutte le parti d'Italia, che un tratto ben lungo della ferrovia fosse rovinato dal fiume Coscile. Altri danni hanno recato e maggiori ne minacciano l'Esaro ed il Crati.

Il fiume Coscile ha abbandonato il suo letto, lasciando inutile, per ora, il ponte di Cammarata. A questo si è creduto di sostituire in altro luogo un ponte provvisorio, ma è stato subito distrutto dalle piene, e, ricostruito per altre due volte, altrettante è stato facile preda del fiume.

È parere di persone intendenti della materia, che se coloro che avevano l'incarico della costruzione e della ispezione dei lavori della ferrovia avessero consigliato subito l'arginatura del fiume, al momento avremmo in piedi delle opere veramente efficaci e durevoli, le quali probabilmente non avrebbero costato più dei tre ponti provvisori, di cui non è rimasta che la dolorosa memoria.

Io raccomando vivamente all'onorevole ministro lo studio di questo problema, cioè se valga la pena di pensare seriamente e risolutamente all'arginazione dei fiumi che minacciano permanentemente la ferrovia, almeno nei punti più pericolosi, anzichè spenlere il denaro dello Stato in opere provvisorie con le quali occorre sempre cominciare da capo.

Finalmente debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla strada nazionale di Calabria, che è parallela alla ferrovia in costruzione.

Allorchè questa sarà compiuta, in virtù della legge sui lavori pubblici, l'attuale strada nazionale passerà a carico della provincia.

Io debbo presentare all'onorevole ministro le lagnanze delle popolazioni cosentine, le quali deplorano che la strada nazionale è da qualche tempo troppo trascurata, e sta per diventare impraticabile. Per questo motivo il trasporto sia delle persone che delle merci e delle derrate ha raggiunto alti prezzi, che crescono giornalmente, e vi si pone maggior tempo. Sono danni che il signor ministro deve risparmiare, provvedendo meglio alla manutenzione della strada.

Una prova evidente di ciò che io dico, l'onorevole ministro la vedrà in questo fatto. Noi abbiamo votato in questo bilancio alcune migliaia di lire per la riparazione di due ponti sul fiume Tiro. I danni ai suddetti ponti furono recati da una piena del fiume nell'inverno del 1873, e si parla di ripararvi ora che siamo al 1875!

Da questo fatto l'onorevole ministro potrà benissimo inferire quanto sieno ragionevoli le mie la-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

gnanze riguardo la manutenzione della strada nazionale.

Noi abbiamo a Cosenza un ufficio del genio civile che ha fama di abilità ed energia ed è diretto da un capo distintissimo per ingegno, operosità ed esperienza. La cattiva manutenzione delle strade nazionali, me lo permetta l'onorevole ministro, non può quindi dipendere che da insufficienza di fondi.

Ed infatti, per ovviare a danni di poco momento, dal punto di vista della spesa, l'onorevole ministro ha proposto nel bilancio del 1875 la somma di 22,000 lire per la riparazione dei suddetti due ponti, mentre avrebbe dovuto provvedersi nella primavera o nell'estate del 1873, o al più tardi nel 1874. Non essendo compiuti neppure adesso, che è nel termine l'inverno del 1875, non può negarsi che la strada nazionale, cui appartengono i due ponti sul Tiro, sia peggio che trascurata.

Io mi attendo dall'onorevole ministro delle dichiarazioni soddisfacenti riguardo ai fondi necessari per la continuazione dei lavori nelle ferrovie calabro-sicule nel secondo semestre dell'anno corrente.

Mi attendo le dichiarazioni che gli ho chiesto sulle condizioni in cui è, e sui pericoli che possa correre la galleria di Maiolungo, sull'arginazione dei fiumi che danneggiano la ferrovia, e finalmente lo prego di assicurarmi sulla manutenzione della strada nazionale, affinché essa sia atta al suo ufficio, ed a suo tempo passi alla provincia in buone condizioni, e non sia questa obbligata a sostenere non solo le spese di manutenzione, ma benanche a rifarle con grave suo dispendio.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Spero di essere breve. Comincerò dall'onorevole Di Cesarò, il quale, in sostanza, ha ripetute le stesse cose che disse l'anno passato intorno alle ferrovie di Sicilia.

Io gli potrei rispondere presso a poco le stesse cose che gli risposi l'anno passato, ed allora non avremmo fatto un passo innanzi.

La somma delle lagnanze dell'onorevole Di Cesarò per rispetto alle ferrovie di Sicilia si riduce a questo: il Governo non spinge abbastanza celeremente la costruzione delle ferrovie in Sicilia, epperò i deputati non possono abbastanza levare alta la voce per raccomandare che si faccia presto; le popolazioni sono impazienti; il bisogno di ferrovie in Sicilia è sentito generalmente da tutti; le promesse sono state fatte dal 1863 e non mai mantenute; è naturale che i deputati, i quali rappresentano gli interessi di quelle provincie, si facciano qui ad insistere perchè le ferrovie si compiano nel più breve tempo possibile. Ed io credo che l'onorevole Di Cesarò, facendo così, adempia al suo dovere di depu-

tato. Ma non posso a meno di fare un'avvertenza, ed è questa: mentre l'onorevole Di Cesarò si lamenta che le ferrovie in Sicilia non siano state costrutte con quella prestezza che era desiderabile, nel tempo stesso lamenta che siano state costrutte male, che i progetti non corrispondano alla realtà, che le opere che si sono fatte, si sono dovute disfare, che la spesa che era prevista in dieci è tornata venti, e via dicendo.

Ora per me dirò che tra le cause principali di tutti questi effetti calamitosi c'è stata l'insistenza colla quale si volle, dopo il 1870, che le cose si facessero colla maggiore prestezza possibile. È allora che abbiamo avuto progetti non bene studiati, con tutte le conseguenze indicate dall'onorevole Di Cesarò alla Camera, che quando questi progetti si sono riportati sul terreno, non hanno corrisposto alla realtà, e nell'esecuzione si sono dovute fare varianti sopra varianti, spese addizionali sopra spese addizionali, e ciò che era previsto dovesse costare quattro milioni, ne costò otto, e così via via dicendo.

Ora, io comprendo, e lodo l'onorevole Di Cesarò ed i suoi colleghi, di raccomandare che il Governo faccia presto le strade in Sicilia, ma non vorrei che queste parole esercitassero alcuna influenza sopra i dipendenti del Governo. Vorrei che il Governo sentisse l'obbligo suo di fare quanto più presto può le strade in Sicilia; ma vorrei che i suoi impiegati e agenti facessero bene, anzichè presto, perchè l'aver voluto fare presto ci è costato assai, e le strade non le abbiamo ancora.

L'onorevole Di Cesarò vorrebbe ora sapere da me quando io creda che i diversi tronchi in costruzione saranno compiuti.

La Commissione del bilancio mi fece la stessa interrogazione; la risposta che ho fatto in iscritto, alla Commissione del bilancio, dovrei darla ora a voce alla Camera, e l'onorevole Di Cesarò spero voglia dispensarmi da questa fatica.

Quanto al fare presto, quello che posso fare si è di spendere il danaro che mi si dà, e dal canto mio non poteva fare di più di quello che ho fatto quest'anno in Sicilia. La prova sta in ciò, che il Parlamento mi ha dato 35 milioni per le ferrovie calabro-sicule, e alla fine di dicembre questi 35 milioni sono stati tutti, non dico impegnati, ma effettivamente pagati.

Vengo ora alle cose particolari.

L'onorevole Torina parlò l'altro ieri delle ferrovie di Sicilia, e si trattene particolarmente sopra due punti, sul viadotto di Fiaccati e sulla stazione marittima di Palermo.

Parlando del viadotto di Fiaccati, l'onorevole Torina allargò però la questione e parlò egli pure



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

della cattiva condizione dei lavori ferroviari in Sicilia, chiedendo ancora di sapere che cosa il Governo facesse per rimediare agli inconvenienti che si notano nella maniera come le costruzioni ferroviarie in Sicilia sono condotte.

L'onorevole Torina fece un po' lui l'ingegnere e disse: a' Fiaccati bisogna variare la linea. Il viadotto, già costruito sulla frana, non si potrà ricostruire; bisognerà adottare una variante.

Io non so che cosa gli uomini tecnici che servono il Governo consiglieranno di fare su questa frana, ma quello che so è questo, che, se si varia andando in giù, allora, invece di avere un viadotto di quell'altezza e di quella lunghezza, bisognerà farne uno di un'altezza e di una lunghezza molto maggiore, perchè, se non isbaglio, questa frana è tra Montemaggiore e Lercara, e la strada ha ivi una pendenza del 27 per mille. Per conseguenza, se si andasse più in giù, per poter guadagnare l'altezza, bisognerebbe fare un viadotto molto più alto. Se invece si volesse andare più in su, la frana si eviterebbe, passandovi sotto, e quindi si incontrerebbe la necessità di fare numerose gallerie attraverso un terreno punto adatto alla costruzione di gallerie.

Ma si dice: che cosa intendete di fare in generale per questi guasti, e queste rovine che si verificano?

Questo è un problema difficile; ed infatti non ho trovato ancora un ingegnere che abbia risolta la questione circa ciò che bisognerà fare nella frana dei Fiaccati.

Vi è poi più in là un tratto di 11 chilometri, dove ci sono 17 frane. Ricordo alcuni dei nomi di queste frane, San Lino, Sant'Agata, Tantalò.

Sono tre volte che l'ingegnere direttore ha fatto i progetti delle opere da costruire su queste frane, e tre volte che il Consiglio superiore ha respinti questi progetti, perchè non li trovò adatti, perchè crede che se si facessero le opere così, queste non potrebbero reggere.

È un problema difficile quello della costruzione delle strade ferrate in Sicilia. Saranno stati sbagliati i tracciati, saranno stati fatti male i progetti, ma quello che so, è che fino ad oggi, con le opere addizionali, le strade ferrate in Sicilia costano lire 312,000 per chilometro.

Quanto al magazzino alla stazione marittima, l'onorevole Torina sa che già se ne è costruito uno. *(L'onorevole ministro mostra una carta.)*

Eccolo infatti; altri tre saranno costruiti perchè sono in progetto.

A misura che il traffico si svolgerà e si sentirà il bisogno di costruirne degli altri, saranno costruiti. Ma l'onorevole Torina osserva che niuno si serve

ora di quel magazzino: e allora, se nessuno se ne serve, è inutile fabbricarne altri.

L'onorevole Belmonte si è associato alle parole dette dall'onorevole Di Cesarò, le quali per vero dire non furono che cortesie, ma nondimeno contenevano qualcosa come un biasimo, perchè ricordavano le promesse da me fatte l'anno scorso, alle quali sarei venuto meno.

È vero che io ho promesso tutto che poteva per il compimento di queste ferrovie in Sicilia, ma è pur vero che ho fatto tutto il possibile, e che mi ci sono messo con la più buona volontà del mondo per riuscire.

L'onorevole Speciale mi raccomanda la stazione di Catania. Questa stazione fu costruita secondo il progetto presentato dall'impresa Charles che fece i primi 643 chilometri di strade ferrate calabro-sicule. Subito che poi è cresciuto il traffico coll'interno dell'isola, si è riconosciuta la necessità di ampliare questa stazione. Il progetto fu approvato, e la spesa ammonta a 105 mila lire.

La società delle Meridionali, a cui incombe per contratto l'esecuzione di questi lavori, ha avuto l'ordine di eseguirli, e le espropriazioni sono in via di essere fatte.

L'onorevole Speciale può essere sicuro che la stazione sarà ampliata. Quest'ampliamento non si può fare tutto ad un tratto, perchè le stazioni si ampliano a misura che il traffico cresce, per non lasciare lungo tempo infruttuoso il capitale investito. Quando sarà aperta l'intera linea da Palermo a Catania, certissimamente la stazione di Catania acquisterà sviluppo maggiore di quello che può aver ora. Ma gli ampliamenti, la cui necessità è sentita fin d'ora, sono stati ordinati e saranno eseguiti.

L'onorevole Di Pisa e l'onorevole Miceli hanno trattato principalmente la questione dei fondi necessari per il complemento dei lavori delle Calabro-Sicule. Io ho dichiarato già alla Commissione del bilancio come i venti milioni dati quest'anno dalla legge per l'esecuzione di questi lavori non bastano, se si vogliono continuare tutto l'anno. Quale sarebbe la conseguenza se io mi limitassi ad eseguire la legge come è, cioè a proporre solo venti milioni per i lavori delle Calabro-Sicule in quest'anno? La conseguenza sarebbe che alla fine del primo semestre od al principio del secondo i lavori dovrebbero essere arrestati. In questa previsione il Ministero, quando fece il contratto per il riordinamento delle ferrovie romane e meridionali, incluse nel contratto colla società delle Meridionali un patto che assicura la provvista dei fondi per la costruzione completa delle ferrovie calabro-sicule. Ed i fondi necessari



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

per compiere queste ferrovie non sono pochi, si calcolano fino ad oggi a 96 milioni. Ora, se quella combinazione non avrà effetto, d'onde potrebbe il Ministero ricavare i fondi per continuare la costruzione di queste ferrovie?

L'onorevole Miceli dice: le convenzioni io credo che non saranno approvate. Dunque presentate un altro progetto di legge per provvedere questi fondi.

Io, per me, non ho nessun progetto di legge da presentare. Se le convenzioni non saranno approvate prima di luglio, io saprò quello che dovrò fare. Ci sarà chi penserà al modo con cui continuare i lavori delle Calabro-Sicule. Il modo che a me è parso migliore è questo; se la Camera non lo approva, ci sarà chi proporrà un modo diverso, che essa possa approvare.

Ma, qualunque sia questo modo, l'onorevole Miceli avverta che non si tratta soltanto di altri 20 milioni; ce ne vogliono cento altri. Per conseguenza la combinazione che assicuri il compimento delle Calabro-Sicule deve essere molto ampia, perchè, ristretta a 20 milioni, non si fa nulla. Alla fine dell'anno si avrebbero innanzi le stesse difficoltà.

MICELI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Miceli è quindi passato a parlare di un tratto di strada che più particolarmente doveva interessarlo, della costruzione cioè del tronco da Bufalaria a Cosenza, dove è il collegio che egli rappresenta. L'onorevole Miceli vuole sapere da me quando questo tronco sarà compiuto.

Il Ministero ha detto la sua opinione alla Commissione del bilancio; ma spieghiamoci chiaro. Questa non è che un'opinione, perchè in queste materie non si sa mai con precisione quando veramente un lavoro possa essere compiuto. L'esperienza dovrebbe almeno averci insegnato a non fare previsioni troppo precise sull'apertura delle ferrovie.

Di ciò che io abbia fatto per spingere innanzi quei lavori, l'onorevole Miceli dovrebbe farne fede. Erano stati affidati alla Banca di costruzioni di Milano. La Banca ha lasciato scadere il termine in cui questi tronchi dovevano essere compiuti, e di lavori non era fatta la metà. Il Ministero ha proceduto agli atti per l'esecuzione in danno. In questo momento si esegue l'inventario di tutti i lavori fatti e la consegna nelle mani dell'amministrazione governativa.

L'onorevole Miceli mi ha domandato della galleria di Maiolungo.

Fin qui io non ho sentito da nessun uomo tecnico che essa non possa costruirsi. So che nel lavoro di quella galleria si sono incontrate difficoltà

non piccole; escavando un pozzo, si è rinvenuta una vena d'acqua molto abbondante, la quale non ha potuto essere esaurita con pompe della portata di 10 a 12 metri cubi ad ora, ma so che con pompe di maggior potenza, quali erano state consigliate dai nostri uffici tecnici, l'esaurimento sarebbe stato possibile.

La impresa che ha potuto avere le sue ragioni di non continuare i lavori, è stata di opinione diversa, ma l'avviso di tutti gli uomini competenti, che io ho consultati, non è mai stato che la galleria non potesse costruirsi.

Quanto infine alla strada nazionale, io non ritengo che essa sia così male mantenuta, come crede l'onorevole Miceli. Le condizioni di una strada nazionale accanto ad una ferrovia in costruzione, si riducono di necessità in istato deplorabile, tanto è il traffico ed il consumo che vi hanno luogo; ma, come l'onorevole Miceli può vedere, in un allegato al bilancio per la manutenzione delle strade della provincia di Cosenza vi è una buona somma.

Ma egli ha detto: i ponti di Tiro 1° e di Tiro 2° sono caduti per effetto delle piogge nell'ottobre 1873, e non furono ancora ricostruiti. In ciò io non ho colpa. I ponti caddero nell'ottobre 1873; ma la spesa straordinaria per ricostruirli io non potei proporla che nel bilancio di questo anno, che presentai nel gennaio del 1874.

I ponti dunque oggi non sono ancora ricostruiti, perchè il bilancio del 1875 non è ancora approvato.

COLONNA DI CESARÒ. Ringraziando l'onorevole ministro delle parole direttemi, tengo solamente ad osservare che parmi non essere io stato abbastanza felice nello spiegare il mio concetto. Io non posso naturalmente pretendere che il Governo spenda più di quanto è stanziato nel bilancio, ma credo bensì che, quando il ministro mi risponde che ha speso tutta la cifra stanziata nel bilancio, egli non ha detto tutto, perchè vorrei che, invece di spendere tutto, precisamente come diceva l'onorevole Spaventa, si spendesse meglio. Questo è il concetto che m'ispirava.

Io non farò l'ingegnere, come rimproverava il ministro al mio amico Torina, quindi non entrerò in questioni particolari, ma faccio solamente la parte di spettatore. Ed io vedo che le ferrovie in Sicilia non progrediscono, che non durano, vedo che appaiono e spariscono (non uso la parola si liquefanno, poichè l'onorevole ministro nell'anno passato non volle accettarla), ma dico che spariscono.

Mi ricordo che nell'ultimo settembre si inaugurò il tronco di ferrovia da Porto Empedocle a Comitini. Io ne fui tanto lieto, che diressi un tele-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

gramma di congratulazioni all'onorevole ministro; ebbene, dopo pochissimi giorni non reggeva più, e, sino ad ora, non è stato ripreso il servizio.

Ora, domando io, siffatti inconvenienti accadono in altre parti? Non accadono. So bene che in Sicilia i terreni sono difficili, ma non tutti.

Gl'ingegneri che vanno sul luogo a fare i rilievi dovrebbero fare anche gli studi pel sottosuolo dei terreni, sui quali dovrebbero essere attuati i loro progetti. Ma di ciò pare che poco si occupino. Questo è stato denunciato più volte al Governo, ed ora si lamenta che pare si continui nello stesso sistema; c'è infatti l'esempio del tronco di Montedoro il cui appalto è stato dato ultimissimamente.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Il progetto non è stato fatto ora.

**COLONNA DI CESARÒ.** Il progetto non è stato fatto ora; ma quando il capo dell'ufficio tecnico governativo di Sicilia, l'ingegnere Poggi, perfettamente competente e intelligente, comincia il domani della liberazione dell'appalto col dire che non sa dove condurranno quei lavori, che crede difficili, e non sa quando potranno compiersi, io non so lodarlo, onorevole ministro, di aver dato un appalto in tali condizioni, sapendo *a priori* che il progetto non corrisponde a ciò che esso deve prefiggersi.

Del resto l'onorevole ministro ha cominciato stamane la sua risposta, affermando che alle mie istanze, che sono la ripetizione di quelle dell'anno passato, egli avrebbe potuto rispondere colle stesse dichiarazioni allora fatte.

Questo mi pare che gli faccia poco ragione, e debba poco contentare e la rappresentanza nazionale e il paese, perchè, se dopo un anno siamo allo stesso stato in cui eravamo un anno prima, il ministro forse non avrà torto, ma noi avremo certo ragione di reclamare e di censurare.

Il ministro ha accennato all'impazienza delle popolazioni. Saranno impazienze, ma giustificabilissime, quando è da 15 anni che si aspetta inutilmente il compimento della ferrovia.

Torno a dire che io non fo da ingegnere, fo da spettatore; e quando per 15 anni, in una regione così importante come la Sicilia, in una regione dove appunto la sicurezza pubblica, e il commercio, e l'amministrazione richiedono la sollecitudine delle comunicazioni, richiedono che l'interno dell'isola sia proprio aperto e alla civiltà, e alle idee nuove, ed ai commerci, e all'industria, non si vedono costruiti che pochi e brevi tronchi, la cui maggior parte costeggia il mare, allora affermo che le impazienze, accennate dall'onorevole ministro, sono per lo meno giustificabili; ed io desidero che

l'onorevole ministro, parlando di quelle impazienze, le accompagni con l'epiteto di giustificabilissime.

Quanto all'onorevole Di Belmonte, le cui parole sono sembrate all'onorevole Spaventa più amare verso di lui, mi giova rammentare, e lo stesso onorevole ministro se ne ricorderà, che l'onorevole Di Belmonte aveva sottoscritto l'anno passato insieme con me l'interrogazione sulle ferrovie di Sicilia. Era quindi naturale che, pigliando io la parola sullo stesso soggetto, egli si sia creduto nell'obbligo di dichiarare che associavasi alle mie osservazioni ed alle mie istanze. Quindi le parole dell'onorevole Di Belmonte non devono suonare altrimenti da quel che suonano le parole di tutti i deputati siciliani che abbiano oggi parlato.

Per finire, rileverò che l'onorevole ministro lamentava che una parte degli inconvenienti sia dovuta alla precipitazione che i deputati e le popolazioni hanno voluta, dimodochè si è dovuto abbracciare i progetti, e invece di fare bene, si è dovuto fare presto.

Io non posso punto nè poco acconsentire che quanto si è fatto in 15 anni si possa chiamare far presto.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma sono 4 anni, non 15, che il Governo fa lavorare.

**COLONNA DI CESARÒ.** Giacchè il ministro dice che ha speso quest'anno tutto ciò che è stanziato nel bilancio per le ferrovie di Sicilia, per la parte delle cifre non c'è nulla da richiedere; ma io vorrei che l'onorevole ministro portasse la sua attenzione speciale sui lavori di Sicilia, sul modo come gli ingegneri fanno il loro dovere, come i progetti sono fatti, sul modo come sono collaudate le opere, perchè pur troppo quello che accade in Sicilia non è ordinario, e, mi permetta di dire, non è giustificabile.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Tengo a fare una dichiarazione.

L'onorevole Di Cesarò ha formulato più brevemente il suo concetto, che si riduce a ciò: il Ministero non è da biasimare perchè faccia poco, chè anzi fa tutto quello che esso può, spendendo il danaro che gli si dà nella costruzione di queste ferrovie. Ma l'onorevole Di Cesarò aggiunge che l'amministrazione non esegua bene le opere.

Questa sua asserzione egli la poggia sopra quello che si vede in Sicilia, dove molti lavori fatti sono andati in malora. Ma non perchè un lavoro fatto si perde, bisogna ritenere che sia stato fatto male, o che ciò sia imputabile ad ignoranza od alla inesperienza di coloro che l'hanno fatto. Vi sono tante cause di distruzione imprevedibili e superiori a qualunque scienza.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

Se l'onorevole Di Cesarò non ammette che vi sia questa specie di cause che la scienza non può prevedere, allora egli ha ragione di biasimare qualunque ingegnere faccia un lavoro che si perde.

Io per il primo riconosco che la condizione dei lavori in Sicilia non è soddisfacente: essa è quale l'ho descritta più volte innanzi a questa Camera. Ho temuto anch'io che gl'ingegneri che dirigono sul luogo i lavori non fossero pari all'incarico che devono adempiere. Non una, non due, ma tre volte ho spedito per ciò Commissioni composte dei migliori ispettori che abbia il genio civile, per verificare le cose, e dare direzioni, norme e consigli. Ciò nonostante i guasti si verificano sempre, e molti lavori fatti si perdono.

L'onorevole Di Cesarò ha citato il guasto della ferrovia da Comitini a Porto Empedocle. Questa ferrovia, aperta nello scorso autunno, ha infatti sofferti due guasti: uno in un rilevato tra Comitini e Caldare, guasto che fu facilmente riparato, ed ora su quel tratto la ferrovia è in esercizio; l'altro guasto è avvenuto nel cosiddetto rilevato del *Caos*. Ora, questo rilevato era sostenuto da un muraglione fatto due o tre anni fa; esso era considerato come fatto in tutta regola d'arte, aveva resistito perfettamente per due o tre anni; ma, dopo quattro mesi che la ferrovia è stata aperta all'esercizio, una frana a monte si è rovesciata sul rilevato sostenuto da questo muraglione, ed il muraglione non ha resistito, ed è rovinato. Dietro di esso è caduto il rilevato, e l'esercizio della ferrovia è rimasto interrotto; ma si lavora alacremente a ristabilirlo.

Vengo infine alla dichiarazione che io intendevo fare.

Io avrei voluto mandare in Sicilia uno dei migliori ingegneri che fossero in Italia per le costruzioni ferroviarie, e perciò mi sono indirizzato a più d'uno, offrendogli anche remunerazioni straordinarie e superiori a quelle che sogliamo dare ai nostri ingegneri, ma non c'è stato chi abbia voluto andarvi.

Però ho la soddisfazione di annunciarvi alla Camera che, se non ho potuto riuscire a mandare in Sicilia come direttore dei lavori un ingegnere di gran fama, stamane però ho avuto l'assicurazione di potervi mandare a fare una ispezione un ingegnere che ha dato di sé le migliori prove, il direttore attuale delle costruzioni delle ferrovie liguri.

MICELI. L'onorevole ministro ha risposto alle principali domande rivoltegli dall'onorevole deputato Di Pisa e da me in un modo reciso, e direi anche molto fiero; ha detto che egli non trova altro mezzo per continuare i lavori delle Calabro-Sicule per quest'anno se non che l'approvazione delle convenzioni ferroviarie e che mancando o differendosi

oltre il primo semestre questa approvazione, non egli ma *altri* penserebbe al da farsi.

Io credo che l'onorevole ministro, anziché dare a me una risposta, abbia con codeste parole voluto piuttosto fare una dichiarazione tendente ad esercitare una influenza sopra altrá legge importantissima, la cui approvazione egli aspetta da molto tempo con grande ansietà.

Io dichiaro senza esitazione all'onorevole ministro, il quale ha fatto proseguire i lavori ferroviari e gli altri lavori con alacrità di cui è stato lodato, che egli mancherebbe altamente al suo dovere, se non ispirandosi al patriottismo ed alla conoscenza delle necessità del paese, avesse trascurato di provvedere ai fondi occorrenti per continuare i lavori ferroviari per tutto l'anno.

Sento dire che quelli stanziati in bilancio saranno esauriti non già alla fine di giugno, in cui cade il termine del primo semestre, ma alla fine di aprile...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Nel mese di luglio.

MICELI. Mi compiaccio di apprendere che i fondi disponibili non saranno esauriti che nel mese di luglio. Comunque sia, io sono convinto che un ministro dei lavori pubblici, prescindendo dall'idea di prepararsi l'approvazione di altre leggi, su cui la Camera recherà il suo libero voto, debba sentire l'obbligo di provvedere perchè i lavori in corso siano eseguiti senza interruzione, ed io spero che sotto l'amministrazione dell'onorevole Spaventa non si dia il funesto esempio che, mentre si è lavorato, spendendosi dei milioni nel semestre in cui meno si poteva progredire, cioè durante l'inverno, si sospendano poi i lavori nel tempo in cui le giornate sono più lunghe, e la stagione più propizia al celere compimento delle opere intraprese.

Non risponderò alle altre parti del discorso dell'onorevole ministro per l'ansietà che ha la Camera di vedere chiudere questa discussione, e dirò solo all'onorevole ministro che io convengo con lui che non tutte le cose si possono prevedere con certezza, ma che io mi attendo dalla sua solerzia che i lavori delle ferrovie calabresi siano condotti con alacrità, con esattezza e con rigore, talchè siano recati a compimento nelle epoche da lui designate alla Camera ed al paese.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Torina avrebbe chiesto di parlare, ma...

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**TORINA.** Sarei debitore di una risposta all'onorevole ministro, quindi desidero parlare; del resto, domando la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Lo accenni.

**TORINA.** L'onorevole ministro mi ha attribuito una qualità che io non disprezzerei di avere, ma

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

che di fatto non ho; egli ha detto che mi diletta presentare dei progetti come se fossi ingegnere...

**PRESIDENTE.** Perdoni; questo non è un fatto personale.

**TORINA.** Io non ho mai avuto l'orgoglio di ritenermi ingegnere; affermai sibiene ciò che un profano d'ingegneria senza esitazione avrebbe sostenuto, che quando si riconosce che un progetto è cattivo, non si deve persistere nel medesimo.

L'onorevole ministro ha dovuto meco convenire che i lavori nella parte della frana ai Fiaccati sono irreparabili, così parmi di aver fatta pienissima adesione alle mie parole. Se riconosce l'onorevole ministro che in quel punto la linea non si può deviare nè giù nè su, perchè sempre s'incontrerebbero le stesse difficoltà, e gravissimi dispendi per lunghe gallerie di poco sicura riuscita...

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Torina, le ripeto che questo non è un fatto personale.

**TORINA.** Perchè egli non cambia la linea? Perchè non giovare del versante che sta a sinistra del fiume Torto ove s'incontrerebbe terreno solido? Per suggerire una tale proposta credo non essere necessaria la qualità d'ingegnere. Ma questo non si deve fare, perchè piace persistere nell'antica traccia, e noi non avremo mai buona strada.

*Voci.* La causa?

**TORINA.** La causa, signori, l'ho ieri l'altro accennata.

**PRESIDENTE.** Non essendovi opposizioni, s'intenderà approvato il capitolo 137, *Ferrovie calabro-sicule - Costruzione*, lire 26,000,000.

(È approvato.)

Il capitolo 138 è solo segnato *per memoria*.

Prima di passare al capitolo dei *Telegrafi*, do la parola all'onorevole Consiglio per una dichiarazione.

**CONSIGLIO.** Dopo il capitolo 138 veniva un capitolo col titolo: *Spese per la Commissione di liquidazione della contabilità arretrata delle ferrovie dell'Alta Italia*.

Questo capitolo non si riproduce, perchè la Commissione è stata sciolta.

Il relatore, fatta questa osservazione, continua:

Il Ministero aggiunge però: « che due dei suoi membri, coadiuvati da alcuni impiegati straordinari, sono stati incaricati e si stanno occupando della compilazione delle memorie difensive pel giudizio arbitrale, che in conseguenza del compromesso del 16 ottobre 1874 dovrà essere pronunziato sulle molte e gravi questioni, che sono derivate dal lavoro della sciolta Commissione. »

La Camera ricorda che io aveva fatta domanda al ministro per avere questo compromesso stabilito

tra la società dell'Alta Italia ed il ministro dei lavori pubblici. Trattando questo capitolo soppresso appunto della Commissione per la liquidazione della contabilità arretrata dell'Alta Italia, a cui si sostituiscono gli arbitri, era il momento opportuno per fare alcune osservazioni sul compromesso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici gentilmente mi ha fatto pervenire.

Però, siccome la Commissione generale del bilancio, per mezzo del suo relatore, soggiunge che avendo essa ricevuto questo compromesso, lo sta esaminando, e si riserva di presentare un'appendice, così sarà allora il momento di trattare quest'argomento. Ed io mi riservo in quella occasione di fare le mie osservazioni.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Le faccia ora.

**CONSIGLIO.** L'onorevole ministro mi dice di farle ora; ma comprende bene che quando la Commissione generale del bilancio ha detto: io vi presenterò una relazione che tratta di questo compromesso, io non debbo prevenire il giudizio di essa. Perciò mi riservo a fare le mie osservazioni quando sarà presentata quell'appendice.

Solamente io dovrei fare un'istanza all'onorevole relatore della Commissione perchè presenti subito quest'appendice; però l'onorevole relatore mi ha prevenuto ieri, quando si voleva stabilire l'ordine del giorno, domandando la precedenza per questa appendice; ed io lo ringrazio e ripeto di riservarmi di prendere la parola in quella occasione.

**LACAVA, relatore.** La Commissione non ha dimenticato l'obbligo di presentare l'appendice sulla questione di cui ha parlato l'onorevole Consiglio.

Si aspettano alcuni documenti chiesti all'onorevole ministro, ed appena si avranno, la Commissione sarà al caso di presentare la relazione in parola.

**PRESIDENTE.** *Telegrafi.* — Capitolo 139. Ampliamento e complemento della rete telegrafica del regno, lire 640,000.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato lo stanziamento di questo capitolo.

(È approvato, e lo sono del pari gli stanziamenti seguenti:)

Titolo I. Spesa ordinaria del bilancio di prima previsione pel 1875, lire 57,847,982 64.

Titolo II. Spesa straordinaria, lire 68,736,064 56.

Spesa complessiva, lire 126,584,047 20.

Ora darò lettura degli articoli di legge. (*Vedi sotto*)

L'onorevole ministro accetta il progetto della Commissione?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Interamente.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

**DI SAN DONATO.** Ricorderà la Camera che, a proposito dei francobolli postali...

**PRESIDENTE.** Permetta, onorevole San Donato, questa questione si tratterà all'articolo 2.

Leggo l'articolo 1 :

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo per l'anno 1875 il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Il Governo del Re ha facoltà di provvedere per decreto reale :

« a) Ad una speciale progressione di peso per le corrispondenze da affrancarsi con francobolli di Stato ;

« b) All'uso di cartoline postali di Stato con risposta nella corrispondenza degli uffici governativi con i sindaci ;

« c) Alla concessione dell'uso dei francobolli di Stato a quella società, istituti ed uffici non a carico del bilancio dello Stato, ai quali fosse stata accordata per contratto la franchigia postale ; e ciò limitatamente alle corrispondenze riguardanti il servizio previsto dal contratto e per il tempo da questo stabilito. »

Sull'articolo 2 è iscritto pel primo l'onorevole Ercole.

**ERCOLE.** La Camera rammenterà che in occasione della discussione del progetto di legge sull'abolizione della franchigia postale, io ho preveduti gli inconvenienti, che oggi la Commissione, in omaggio alla pubblica opinione, ha rilevati innanzi al Parlamento. Ma non è di ciò che io intendo parlare ; io mi limiterò soltanto a dire che sono dispostissimo a dare all'onorevole ministro dei lavori pubblici tutte le facoltà occorrenti per riparare agli inconvenienti che si sono verificati nell'applicazione della legge di abolizione della franchigia postale, e, a dir vero, non sono pochi.

Però mi permetterà la Commissione che io le dica che ho trovato la disposizione relativa ai sindaci alquanto strana, la disposizione cioè per cui la Commissione, d'accordo in ciò coll'onorevole ministro, vorrebbe accordare ai sindaci per la corrispondenza cogli uffici governativi l'uso di cartoline postali di Stato con risposta. A dire il vero, di questa disposizione non ho saputo trovare la ragione. In fatti, non c'è la ragione dell'economia, perchè, come la Camera sa, la cartolina postale colla risposta pagata costa all'erario molto più del francobollo di Stato ; non è sfiducia, come ben osservava pochi giorni sono un distinto pubblicista di Firenze, perchè i sindaci, non solo sono capi di am-

ministrazione eletti dai loro concittadini, ma per legge sono anche ufficiali del Governo, quindi per moralità sono, non voglio dire superiori, per non offendere chicchessia, ma certamente non inferiori agli agenti di società industriali, ed esattori, ai quali la Commissione accorda l'uso dei francobolli di Stato. Perciò io vorrei in questa materia almeno una parità di trattamento.

Osserverò inoltre che colla cartolina postale di Stato non si raggiungerebbe lo scopo prefisso. Quale è il sindaco che, richiesto da un prefetto di dare un'informazione personale, vorrà scrivere sopra una cartolina postale l'informazione richiestagli? Questo non è ammissibile. I carteggi che i sindaci hanno ordinariamente colle autorità governative, si limitano precisamente a queste informazioni personali, od alle relazioni dei servienti comunali sulla pubblicazione delle leggi, dei ruoli delle imposte, e simili.

D'altronde non so poi spiegarmi perchè la Commissione, mentre si è occupata dei sindaci, non abbia provveduto, come in parte ha già fatto il ministro delle finanze con recente decreto, anche alle Commissioni consorziali, comunali e provinciali delle imposte dirette. Capita tutt'odì che i presidenti di queste Commissioni consorziali ricevono i reclami che fanno i contribuenti contro l'operato dell'agente delle tasse, e naturalmente devono trasmettere allo stesso agente questi reclami appena le Commissioni hanno statuito sui medesimi. Ora, volete che i presidenti delle Commissioni stesse abbiano ad anticipare del proprio ?

**CORBETTA.** Abbiamo iscritto un capitolo nel bilancio delle finanze per questo.

**ERCOLE.** Domando scusa : l'onorevole Minghetti ha provveduto con un semplice decreto ; ma io so dire che questo decreto è lettera morta, perchè i presidenti non vogliono anticipare i danari, avendo il decreto solo provveduto per il rimborso.

Dell'anticiparli queste Commissioni ed i presidenti non vogliono saperne. Io posso dirlo, chè ho sentito in proposito le loro osservazioni.

Adunque, siccome qui si tratta egualmente di un servizio pubblico, dal momento che si provvede per il carteggio dei sindaci, si deve provvedere anche per quello delle Commissioni consorziali, comunali e provinciali. E dovete provvedere in un modo diverso da quello che avete introdotto. Quella della cartolina postale di Stato la trovo una disposizione strana e che non ottiene il suo scopo.

Io quindi sono dispostissimo a dare tutte le facoltà occorrenti per ovviare agli inconvenienti che si sono verificati. Creda pure il signor ministro che il servizio relativamente al carteggio dei sindaci e

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

delle Commissioni, di cui ho fatto parola, non cammina.

Molti comuni non hanno stanziato alcuna somma per la corrispondenza postale; e che cosa succede? Che i sindaci ed i presidenti delle Commissioni più diligenti profittano di una qualche occasione che abbiano di andare al capoluogo, per consegnare *brevi manu* la loro corrispondenza ai prefetti, all'intendente di finanza ed all'agente delle tasse, e così succede anche quando i sindaci sono richiesti dall'autorità militare o dal comandante dei distretti, corrispondenze che tutti i giorni arrivano o per congedi e informazioni o per servizio della leva, ecc., e i comandanti domandano risposta urgente e il sindaco talvolta non la può dare, perchè non ha denaro stanziato *ad hoc* in bilancio, e quindi come fa? O deve mandare un espresso, o andar esso al capoluogo, per soddisfare alle fattegli richieste. Oggidì il ritardo nel pubblico servizio è inevitabile.

Io questo l'ho detto quando si discuteva la legge, e credo che la Camera lo ammetterà, chè, trattandosi di carteggi dei sindaci colle autorità governative non si devono mettere in una condizione inferiore alle corrispondenze per le quali è concesso l'uso dei francobolli di Stato.

Ho letto che l'onorevole ministro Spaventa con regio decreto 21 gennaio prossimo passato, e così dopo la pubblicazione della legge 14 giugno e del regolamento 13 settembre ultimi sulla franchigia postale, ha accordato l'uso dei francobolli di Stato agli aiutanti e misuratori assistenti del genio civile ed assistenti straordinari destinati alla sorveglianza di opere dello Stato, ai capi cantonieri di strade nazionali ed ai capi fanalisti; ma, io domando, perchè vorrete diffidare di un sindaco, che è pure ufficiale del Governo, e non usargli neppure questa confidenza concessa agli aiutanti misuratori, ai capi cantonieri e fanalisti? Non c'è ragione di trattarli diversamente, e, chiedendo in questa parte almeno parità di trattamento, mi pare di essere discreto. Circondate l'uso del francobollo di Stato di tutte le garanzie che volete. Il sindaco è conosciuto dall'uffiziale postale. Ingiungete a questo impiegato di non dar corso alle corrispondenze del sindaco che non fossero conformi alle prescrizioni vigenti per gli altri pubblici funzionari, ed in questo modo si avrà la certezza, che esso non potrà mai abusare del francobollo di Stato nelle sue corrispondenze. A mio avviso pertanto l'uso delle cartoline postali di Stato, con risposta nella corrispondenza con i sindaci, non raggiungerebbe lo scopo prefisso, e non sarebbe nemmeno dignitoso per medesimi.

Riassumendomi, dichiaro che sono disposto a dare tutte le facoltà volute al Governo del Re; que-

st'articolo però non deve passare, come venne proposto, e spero che qualche oratore potrà suggerire alla Camera altro mezzo più confacente ed opportuno, per riparare agli inconvenienti da me esposti, in caso diverso, il pubblico servizio non procederà bene, e più tardi si dovrà ricorrere ad altri provvedimenti.

**PRESIDENTE.** Ora non si tratta di modificare la legge votata intorno alle franchigie postali, ma di un temperamento provvisorio proposto nel bilancio dei lavori pubblici. Dunque si riservi a fare tale questione quando verrà la modificazione della legge sulle franchigie.

**ERCOLE.** Scusi, vedo che l'articolo dà la facoltà al Governo di provvedere ad una speciale progressione di peso per le corrispondenze da affrancarsi con francobolli di Stato; all'uso di cartoline postali di Stato, con risposta nella corrispondenza degli uffici governativi con i sindaci; alla concessione dell'uso dei francobolli di Stato a quelle società, istituti ed uffici non a carico del bilancio dello Stato, ai quali era stata accordata per contratto la franchigia postale. Ora dunque, in queste nuove disposizioni vi è una deroga ed un'aggiunta in certo qual modo alla legge che abbiamo votato.

**LACAVA, relatore.** Niente affatto!

**ERCOLE.** Ma, come? Si tratta di provvedere all'uso di cartoline postali di Stato con risposta nella corrispondenza degli uffici governativi con i sindaci; questo è chiaro. L'onorevole relatore non ricorda gli articoli 11 e 14 della legge 14 giugno sulla franchigia postale?

**DI SAN DONATO.** Io sono tra coloro che hanno maggiormente applaudito all'abolizione della franchigia postale; anzi i vecchi deputati come me, debbono ricordarsi che io fui arditissimo fino dal 1862 a cominciare a proporla al Parlamento, quando si era a Torino. Però bisogna convenire che abbiamo corso un poco troppo. Io credo che si sia creata una novella tassa sui poveri contribuenti dei piccoli comuni.

Noi abbiamo 8500 comuni in Italia, di cui molti sono poverissimi. Io ho letto a Napoli un supplemento di ruolo di centesimi addizionale, sapete per quale spesa? Per la novella tassa postale. Dei comunelli di 3 o 400 abitanti sono stati obbligati ad aggravare i bilanci di 100 e 150 lire per spesa postale superiore a quella che spendono per l'istruzione pubblica!

Ora io prego il signor ministro a voler cercare se non fosse il caso, ora che una certa specie di latitudine gli vien data dal secondo articolo del progetto di legge che stiamo per votare, di agevolare la condizione creata a dei comunelli.



Questo lo dico perchè ho veduto io stesso una persona che conosco molto da vicino, tassata per 37 lire annue in un ruolo supplementare per tale tassa. Esse spesso sono causate da capricci di prefetti e sotto-prefetti per le elezioni o per domandare una informazione. Insomma è un peso di aggiunta che i contribuenti devono pagare, e contro il quale reclamano con ragione.

Prego dunque il ministro a prendere un temperamento. Questa è la sola mozione che mi permetto di fare sull'articolo 2.

**LACAVA, relatore.** La Commissione generale del bilancio, nel proporre, d'accordo col Ministero, questo articolo di legge, è partita dal principio fondamentale di fare restar ferma la legge sull'abolizione della franchigia postale.

**DI SAN DONATO.** E questo è il male.

**LACAVA, relatore.** Se all'onorevole Di San Donato dispiace, non è ora che deve farsi la questione, essa già si fece quando fu discussa la legge sull'abolizione della franchigia postale.

Perchè la Commissione generale del bilancio ed il ministro hanno proposto quest'articolo di legge? Lo spiegherò brevemente.

Pel francobollo di Stato si sono verificati vari inconvenienti di diverso genere, e sarebbe cosa troppo lunga enumerarli anche perchè tutti li conosceranno per averne letto nella stampa periodica.

Il principale di questi inconvenienti è l'uso di molti francobolli per affrancare un solo piego ufficiale, e quindi sciupo di tempo e di lavoro. Questo inconveniente deriva da che nella corrispondenza ufficiale i multipli del peso, che sono in corrispondenza coi multipli della tassa, sono stati uguagliati e considerati con gli stessi criteri di quelli stabiliti per la corrispondenza dei privati. Se nella corrispondenza privata è necessario che i multipli del peso in corrispondenza di quei della tassa siano precisi, è per avere la maggior rendita possibile dalla tassa sulla posta. Ma invece ciò non è nè necessario nè opportuno nel carteggio ufficiale, ove l'uso del francobollo non ha lo scopo di trarre alcuna rendita effettiva, ma sibbene quello di controllare il carteggio ufficiale, e di togliere gli abusi e le frodi che si facevano nel carteggio stesso in danno della tassa postale.

E così, tanto il ministro quanto la Commissione hanno detto: vediamo di ottenere dal Parlamento la facoltà di poter variare i multipli del peso nel carteggio ufficiale in modo che si possa applicare per ciascun piego ufficiale un solo francobollo, perchè così si eliminano quegli inconvenienti che finora si erano deplorati.

L'onorevole ministro non poteva fare questa va-

riazione dei multipli di peso senza un articolo di legge, e perciò chiede con noi la facoltà di poterli variare.

La prima parte quindi dell'articolo proposto, che concede questa facoltà, non turba punto l'abolizione della franchigia postale, e solo viene ad autorizzare il Ministero a variare i multipli del peso nella corrispondenza ufficiale.

Passo alla seconda parte dell'articolo.

L'onorevole Ercole e l'onorevole Di San Donato hanno rilevato alla Camera la triste condizione in cui alcuni comuni si trovano per pagare le spese postali, e vorrebbero fosse loro accordato l'uso del francobollo di Stato.

Ma io richiamo l'attenzione della Camera su questo fatto; cioè che, quando fu votata la legge sull'abolizione della franchigia postale, ai comuni fu fatta l'agevolazione di una metà del prezzo.

Io sono stato di quelli che hanno combattuto l'abolizione della franchigia postale ai comuni, e votai contro; ma, ora che esiste, non posso che sottomettermi all'autorità della legge; e siccome è noto che allora fu fatta una specie di transazione, cioè che i comuni furono obbligati a pagare la metà della tassa postale, così non può darsi ai sindaci l'uso del francobollo di Stato. Se si desse loro quest'uso, sarebbe lo stesso che ristabilire la franchigia postale nei comuni i quali, come diceva, furono agevolati di una metà di spesa con la legge citata.

Non è questione quindi di fiducia o di sfiducia verso i sindaci. Il sindaco non è considerato dalla legge sull'abolizione della franchigia postale come un ufficiale governativo o amministrativo; egli è invece considerato come il capo di un'amministrazione, a cui la tassa postale fu ridotta di una metà con la legge abolitiva della franchigia postale.

**DI SAN DONATO.** La questione dei contribuenti, onorevole Lacava.

**LACAVA, relatore.** È questione di contribuenti, dice l'onorevole Di San Donato. Si sa che tutto ricade sui contribuenti, e ciò che il municipio paga per tasse postali va pure a ricadere sui contribuenti. Ma io rispondo all'onorevole Di San Donato, che la legge sull'abolizione della franchigia postale è legge di tassa. Con l'articolo proposto non veniamo punto a turbare quella legge, ma solo a renderla meno difficile nella sua attuazione; e la seconda parte poi di quest'articolo è a vantaggio dei municipi, poichè discarica in parte la spesa postale che è a loro peso...

**ERCOLE.** Non raggiungerete lo scopo.

**LACAVA, relatore.** Perchè si concederebbe agli uffici governativi l'uso della cartolina postale con risposta nella corrispondenza coi sindaci?



Vi dirò quali sono le ragioni per cui la Commissione ed il ministro sono entrati in quest'ordine di idee.

Si è spesso osservato che quando i Ministeri o gli altri uffici governativi hanno scritto ai sindaci per avere alcune notizie succinte, o statistiche, questi non hanno risposto con quella sollecitudine che le autorità richiedevano e spesso si è dovuto insistere più volte per avere una risposta.

Per ovviare a questo fatto si propone che, quando si tratta di un dato statistico o di una risposta breve e d'interesse non grave, nè segreto, possa l'autorità governativa che richiede queste notizie mandare ai soli sindaci una cartolina postale con risposta, affinché questi abbiano l'agio di potere rispondere senza pagare alcuna tassa postale.

**ERCOLE.** Costa di più la cartolina che il francobollo.

**LACAVA, relatore.** L'ultima parte dell'articolo proposto è quella di dare l'uso dei francobolli di Stato ad alcune società, istituti ed uffici che non sono a carico dello Stato.

**ERCOLE.** E le Commissioni consorziali?

**LACAVA, relatore.** Verrò alle Commissioni consorziali, onorevole Ercole.

Questa terza proposta quindi concederebbe l'uso del francobollo di Stato ad alcune società, istituti ed uffici che non sono a carico del bilancio dello Stato.

Ma perchè si deve dare quest'uso del francobollo di Stato? Questa non è che una facoltà provvisoria e transitoria, data soltanto a società, istituti ed uffici, a cui per contratto fosse stata data dal Governo la franchigia postale prima della pubblicazione della legge di abolizione, e che quindi potrebbero affacciare ragioni d'indennità.

*Una voce a sinistra.* Quali sono?

**LACAVA, relatore.** Dirò quali sono. Per esempio, gli esattori, i ricevitori provinciali, i quali nel contratto di appalto dell'esazione delle tasse dirette hanno stipulato nel contratto stesso la franchigia postale; e siccome è venuta la legge che l'abolisce, ed essendo il Governo obbligato per contratto, si propone di concedere loro transitoriamente l'uso del francobollo di Stato, sempre però nei limiti voluti dal contratto stesso e per il tempo in esso stabilito. Per citare altri esempi, vi è la società della Regia, vi è la società dei beni demaniali; a questi uffici potrà essere accordata, secondo la nostra proposta, anche la concessione del francobollo di Stato, qualora per contratto il Governo si fosse obbligato verso di esse alla franchigia postale, ma sempre temporaneamente e limitatamente al carteggio previsto dal contratto.

L'onorevole Ercole parlò delle Commissioni di ricchezza mobile e dei fabbricati. Egli deve sapere (già l'onorevole Corbetta, interrompendo il suo discorso, glielo diceva), che si è provveduto a queste Commissioni nella discussione del bilancio della spesa, nel quale si è elevata la cifra per i francobolli di Stato di altre 960,000 lire, se non sbaglio, e parte di questo aumento è destinato a far fronte appunto al carteggio ufficiale di queste Commissioni di sindacato di ricchezza mobile e dei fabbricati, le quali avranno così l'uso del francobollo di Stato.

**ERCOLE.** Non bastano.

**LACAVA, relatore.** Se non bastano, dica che si accrescano.

È poi bene che la Camera sappia che i francobolli di Stato costano mille lire per ogni milione (numero) di francobolli; quindi, se invece di lire 960,000, se ne spendessero di più, sappiano che la spesa effettiva e reale è di una lira per ogni mille (numero) di francobolli di Stato.

Ciò posto, io mi riassumo.

La Commissione, d'accordo col Ministero, ha proposto quest'articolo di legge non per abolire o per modificare la legge abolitiva della franchigia postale, ma solamente per rendere più agevole l'esecuzione di quella legge. La prima parte dell'articolo proposto serve a togliere gli inconvenienti che si sono avverati nell'applicazione del francobollo di Stato negli uffici amministrativi; la seconda parte è destinata ad agevolare l'amministrazione governativa per avere più solleciti riscontri dai sindaci, e questa disposizione giova ai comuni, perchè li discarica in parte della tassa postale; l'ultima parte poi è richiesta per concedere l'uso dei francobolli di Stato a quegli uffici, a cui il Governo si fosse obbligato per contratto ad accordare loro la franchigia postale.

**DI SAN DONATO.** Io mi sono permesso di presentare delle osservazioni, unicamente nell'interesse dei poveri contribuenti dei piccoli comuni; ma l'onorevole Lacava, che dovrebbe avere a cuore anche i piccoli comuni forse un po' più di me, è stato di una crudeltà senza pari verso i medesimi, ed è venuto a farvi l'apologia della legge sull'abolizione della franchigia postale, legge alla quale noi tutti abbiamo sul complesso battuto le mani, ma che non possiamo però disconoscere che presenta molti inconvenienti.

Come farà un povero sindaco di un paese quando deve rispondere, col mezzo di una cartolina postale, alle informazioni che gli si domandano dalla prefettura, dalla sotto-prefettura, dal capitano dei ca-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

rabinieri, dal pretore, dal giudice istruttore sul conto di uno o di un altro?

E questo per le informazioni visibili. Ma vi sono poi anche certe informazioni invisibili a cui i poveri sindaci sono costretti di adempiere, ed alle quali non possono rispondere con cartoline postali.

Veda quindi l'onorevole Lacava che la sua scoperta delle cartoline postali non viene certo in aiuto, se non altro, alla tranquillità d'animo dei poveri sindaci.

L'onorevole Lacava, nel combattere la mia proposta, ha voluto fare la causa dei sindaci dei capoluoghi, i quali sono molto più fortunati dei sindaci dei piccoli comuni, perchè il sindaco del capoluogo non ha che a dare le lettere di corrispondenza ad un commesso davanti alla sua porta, perchè queste lettere possano andare alla prefettura, al tribunale, alla tesoreria, e via discorrendo.

L'onorevole Lacava ha parlato di tutti gli istituti, che adesso abbiamo in Italia, fra gli altri la Regia cointeressata dei tabacchi; dunque vi sono degli istituti che hanno una franchigia postale. Ora io domando all'onorevole Lacava se questa concessione loro veniva per forza di legge o di contratto; nelle eccezioni questi istituti non sono compresi, non abbiamo fatta eccezione che pel Re. Davvero io non sapeva che nascostamente dovessimo comprendere nella franchigia postale la Regia cointeressata dei tabacchi, e quella per la vendita dei beni demaniali.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** A questo ripara il francobollo di Stato.

**DI SAN DONATO.** Mi riassumo dunque, e dico che l'onorevole Lacava pretende che questo articolo secondo non muti nulla nel progetto di legge; io gli domando un milione di perdoni, ma quando con un articolo si dà facoltà al Ministero di poter modificare il servizio dei francobolli postali, non credo inopportuno che un deputato venga a ricordare al ministro la condizione fatta a molte migliaia di piccolissimi comuni per quest'abolizione della franchigia postale. Ricordiamo, o signori, le condizioni create ai comuni e non le peggioriamo.

Prego quindi l'onorevole ministro che in questi giorni è stato il lion della Camera, e ha ricevuto ringraziamenti da tutti, persino dall'onorevole Miceli, cosa che mi ha fatto gran sensazione, a non voler essere più crudele dell'onorevole Lacava verso la modesta mia osservazione, e a non aggravare sempre più la mano sui poveri contribuenti.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Questa questione ha due aspetti, uno molto serio ed è l'abolizione della franchigia, perchè duole; l'altro dirò ridicolo, perchè ha fatto ridere, ed è quello dei francobolli

di Stato; ma che, secondo me, è tanto serio quanto l'abolizione della franchigia. Dirò primieramente una parola su questa. L'abolizione è stata voluta dal Parlamento per molte ragioni, nè alcuno degli onorevoli preopinanti pare rimpianga che sia stata fatta.

Però si dice che i piccoli comuni sono aggravati. Senza dubbio, questa è un'imposta di più che abbiamo messa, è un'imposta che cade specialmente sopra i comuni piccoli, ma in una misura così lieve che potranno sopportarla senza difficoltà.

Lo scopo dell'abolizione della franchigia fu duplice, amministrativo e finanziario.

Io non discorrerò dei risultati amministrativi, i quali s'incominciano appena a vedere, perchè la legge non è andata in atto che da qualche mese appena; ma i risultati finanziari si vedono già. Io ho qui i risultati del mese di gennaio, e sono questi.

Noi abbiamo un'entrata di lire 180,000 in più del prodotto che si ebbe nel gennaio dell'anno scorso. E se si considera che nel gennaio nell'anno scorso vi fu un prodotto straordinario per la vendita delle cartoline postali, che non si è poi più rinnovata nei mesi successivi dell'anno, si vede che l'aumento complessivo nella vendita dei francobolli e delle cartoline, nel mese di gennaio di quest'anno, può ritenersi di lire 250,000. Così che la previsione che si fece quando la Camera votò l'abolizione della franchigia postale, che cioè da essa la finanza avrebbe ricavato 2 milioni e più di lire, stando ai risultati della gestione del primo mese di quest'anno, si è non solamente avverata, ma è stata superata.

Voci. E la spesa dei francobolli di Stato?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ne parlerò dopo.

Quindi lo scopo che ci proponevamo coll'abolizione di questa franchigia postale, è stato raggiunto: nè si potrebbe tornare indietro senza rinunciare a questo scopo, che era principalmente, come ho detto, finanziario.

Vengo ora al francobollo di Stato, il quale ha fatto parlare tanto di sè, così poco compreso, così maltrattato, così poco beneviso universalmente.

Tre sono le obiezioni fatte sin qui al francobollo di Stato. La prima consisteva nella grave spesa che l'uso del francobollo di Stato avrebbe costato.

Ora questa spesa, come l'onorevole relatore ha già scritto e ripetuto oralmente testè alla Camera, si riduce a 1000 lire per un milione di francobolli; cosicchè, calcolando che il numero delle corrispondenze ufficiali a carico del bilancio dello Stato sia, come ebbi occasione di dire l'altro giorno alla Camera, di 20 milioni, e ritenendo che in media ciascun piego ufficiale si possa affrancare con tre francobolli, il montare dei francobolli che gli uffici go-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

vernativi potrebbero consumare non arriverebbe al più a 60 milioni, ciò che vuol dire, che la spesa per l'affrancazione delle corrispondenze ufficiali si ridurrebbe a 60 mila lire.

Ma questa è una somma veramente esagerata che io voglio calcolare contro la mia tesi.

S'immagina la Camera quale è stata la spesa che io ho fatta pel Ministero dei lavori pubblici nei due mesi di gennaio e febbraio per conto di questi francobolli di Stato?

Nel mese di gennaio sono stati spediti dal mio Ministero 3600 pieghi di un volume vario e di dimensioni quali possono essere quando partono da un ufficio tecnico come il Ministero dei lavori pubblici, che spedisce disegni e progetti tecnici di gran mole. Ebbene, il numero dei francobolli di Stato necessari ad affrancare questi 3600 pieghi è stato di 7000, vale a dire io ho consumato nel mio Ministero nel mese di gennaio 7 lire per francobolli di Stato.

Conosco anche il consumo nel mese di gennaio degli altri Ministeri: quello dell'istruzione pubblica ha consumato 8 lire, quello di grazia e giustizia ne ha consumate 11, quello di agricoltura e commercio 15, e via dicendo. Questa è la spesa.

Ora, colla proposta che io oggi vi faccio, questa spesa che prima si credeva potesse salire a 60,000 lire per tutte le amministrazioni dello Stato, sapete a quanto ascenderebbe? Ascenderebbe a lire 20,000; perchè, se l'effetto di questa disposizione sarà, come spero, che ogni piego possa essere affrancato con un francobollo solo, il numero dei francobolli, che si consumeranno nell'affrancazione di tutte le corrispondenze governative, non sarà maggiore di 20 milioni, vale a dire la spesa non sarà che di lire 20,000.

Un'altra obiezione era stata fatta contro i francobolli di Stato, ed era questa, che si era dovuto aumentare il numero degli impiegati, che si era accresciuto il loro lavoro, che si aveva financo avuto poco riguardo alla loro salute, perchè dovevano, nell'applicazione dei francobolli, sciupare gli organi della respirazione.

Ebbene, tutto questo non è che un'esagerazione ridicola. Nel mio Ministero gli stessi impiegati che prima erano addetti alla spedizione delle corrispondenze applicavano una stampiglia sopra ciascun piego; ora colla stampiglia applicano ancora con grande facilità il francobollo di Stato, senza che per ciò siano aumentate le ore del loro lavoro.

E ciò che è avvenuto nel mio Ministero è avvenuto in tutti gli uffici dove si è voluto che la legge avesse esecuzione senza difficoltà.

Si è parlato di spesa di bilance: si è detto che

bisognava spendere delle migliaia di lire per le bilance. Io, per dire il vero, non ne ho comprata nessuna, e credo che nessuna amministrazione abbia speso gran cosa per le bilance.

Già quasi tutti i nostri grandi uffici erano provveduti di bilance, perchè avevano spesso occasione o di spedire lettere raccomandate od altri oggetti che devono pesarsi. Per gli uffici minori non vi è nessuna necessità di bilance, perchè è raro il caso che debbano spedire pieghi di cui non conoscano il peso, e, se questo caso succede, vi sono gli uffici postali, dove possono trovare le bilance che occorrono.

Queste, in sostanza, sono state le obiezioni.

Ma, se io mi limitassi a contraddire alle obiezioni, e non notassi quali sono i vantaggi che abbiamo colla istituzione dei francobolli di Stato, io per il primo non consiglierai alla Camera di mantenerlo.

Mi permetta quindi la Camera che io dica poche parole sopra i vantaggi che vi sono nell'uso dei francobolli di Stato.

Il francobollo di Stato, in sostanza che cosa è? Lasciandone l'uso ai soli uffici governativi che fanno carico al bilancio dello Stato, in fondo non è che un segno della franchigia postale conservata ai soli uffici del Governo.

Esso però rappresenta un valore figurativo, che è il prezzo che l'ufficio che se ne serve dovrebbe pagare per le corrispondenze che spedisce. Questo ufficio si addebita di una spesa verso la posta, ma non è maneggio di danaro, la spesa è nominale, non effettiva; quello che vi è di effettivo è che il francobollo di Stato serve all'ufficio governativo per mandare le sue corrispondenze come le mandava prima.

Ma prima, si dirà, colla stampiglia di franchigia le corrispondenze ufficiali erano spedite con maggiore facilità. Sia: ma avete voi mai saputo l'uso che si faceva di questa stampiglia di franchigia fino al 1875?

Credo che no. Io ignoravo che vi erano 265 arcivescovi e vescovi che mandavano tutte le loro corrispondenze colla stampiglia, 12,000 parroci, 426 economi, 3500 notai, 3500 ricevitori, 266 comizi agrari, e via dicendo. La franchigia postale stabilita dall'articolo 2 della legge del 5 maggio 1862, era concessa a tutti gli uffici, amministrazioni e istituzioni di interesse pubblico. Ma la Camera si è occupata mai di sapere quali erano questi istituti o amministrazioni, alle quali era concessuta? In che misura, dentro quali limiti e come usufruita? No. Per 12 anni la Camera non si è mai occupata di ciò. L'onorevole Di San Donato si maravigliava che fosse stata concessa per contratto alla società

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

delle Demaniali, alla società della Regia, ai ricevitori ed esattori. Ma io mi stupisco che l'onorevole Di San Donato si stupisca che ciò si sia fatto, e che il Parlamento non se ne sia mai occupato. L'uso della franchigia era abbandonato interamente in balia di ognuno.

Quand'io venni al Ministero (devo contare un aneddoto) un uomo, come si dice, di lettere mi scrisse per domandare l'uso della franchigia postale. Egli ragionava così:

« Io non mi occupo d'altro in questo mondo che di studi nell'interesse pubblico, e perciò ho bisogno di scrivere e di ricevere moltissime lettere. La legge delle poste dice che si può concedere la franchigia postale nell'interesse pubblico; dunque, lei signor ministro, conceda a me la franchigia postale, perchè questa corrispondenza non è nel mio interesse particolare, ma nell'interesse pubblico. »

Con siffatti ragionamenti, la franchigia postale era conceduta così a caso, senza che il Parlamento vi avesse portato mai l'occhio. Ora, aggiungendo alla stampiglia un francobollo che rappresenta un valore, e facendo apparire nel bilancio questo valore, il Parlamento ha il modo di esercitare il suo sindacato sopra questa franchigia, come l'ha sopra tutti gli altri servizi pubblici. Se voi fate comparire nel bilancio gli elementi finanziari d'un servizio pubblico che lo Stato faccia o riceva, il sindacato è certo; ma se li lasciate fuori del bilancio, voi non potete esercitare questo sindacato, o voi non l'eserciterete più in modo regolare, utile e costante. Il bisogno di questo controllo parlamentare, anche dell'uso che si fa della posta da tutte le amministrazioni dello Stato, è il vero autore del francobollo di Stato.

Ma v'ha di più, o signori.

Non è un piccolo vantaggio di sapere veramente qual è la spesa postale di ciascun ufficio dell'amministrazione dello Stato, quantunque il costo di questo servizio sia pagato dallo Stato stesso.

Il ministro della guerra manda i soldati sopra le ferrovie dello Stato, il ministro delle finanze vi trasporta i suoi tabacchi, il ministro dell'interno i detenuti, e non pagano forse nulla? Il ministro della guerra, il ministro delle finanze, e il ministro dell'interno pagheranno quei trasporti un po' meno ma pagano.

Per tutte le amministrazioni si fa lo stesso. E se non si facesse, ne nascerebbe una confusione completa tra le diverse amministrazioni. Non si saprebbe più ciò che ciascun servizio costa.

Ora perchè non si deve sapere quale sia la spesa che costa il servizio postale di ciascun ufficio, e di ciascuna amministrazione?

Si grida tanto contro la burocrazia, contro la mania di scrivere tanto; ed il francobollo di Stato per me è come il contatore della burocrazia. Il potere sapere quante lettere sono uscite ogni anno da ciascun ufficio, è forse una notizia inutile per un amministratore? No, è un dato da tenerne conto per chiunque voglia studiare le riforme di cui la nostra amministrazione ha bisogno.

Per tutte queste ragioni, io non posso che mantenere l'abolizione della franchigia postale, e l'istituzione dei francobolli di Stato, che fu sanzionata dalla legge dell'anno scorso. Però essendosi riconosciuto che stabilendo una progressione dei pesi diversa da quella che oggi regola la progressione della tassa, si potrebbe ottenere l'effetto che ogni piego fosse affrancato con un francobollo; così io mi sono affrettato a proporre alla Camera una disposizione che raggiunga questo effetto.

La spesa di lire 60,000 che avevamo prima si ridurrà a lire 20,000, la fatica e lavoro maggiore che si temeva dover esserci tanto negli uffici mitenti, quanto negli uffici di posta per l'applicazione e annullamento di molti francobolli sopra un piego, questo lavoro e fatica maggiore, verranno così eliminati.

Volendo poi fare ragione alle lagnanze che si sono fatte nell'interesse dei piccoli comuni che si dicono gravati di una spesa soverchia per causa dell'abolizione della franchigia postale, mi è parso che si potrebbe, nella corrispondenza tra gli uffici governativi e i comuni, introdurre l'uso delle cartoline postali con risposta, perchè i sindaci possano rispondere agli uffici governativi senza spesa, almeno per quelle materie in cui è possibile la pubblicità, come sono le notizie richieste spesso dal ministro della guerra e dai comandanti di corpo per affari di leva o altro servizio militare, come sono le notizie richieste dal Ministero di agricoltura e commercio, e tutte le altre informazioni o attestazioni di pubblicazioni, e via dicendo. Infine, dell'ultima disposizione ha discusso l'onorevole relatore, nè dico io di più.

Ma, se la Camera non ammettesse queste disposizioni, il risultato quale sarebbe? Il risultato sarebbe che le cose rimarrebbero come sono oggi. Ora io che desidero di mantenere l'abolizione della franchigia, mantenere l'istituzione del francobollo di Stato, ma che nel tempo stesso voglio tenere conto dei buoni suggerimenti, e riparare agli inconvenienti reali che sono stati riconosciuti, ho proposto quelle disposizioni e prego la Camera di accettarle.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

La metto ai voti...

DI SAN DONATO. Scusi, ogni discussione deve avere il suo scopo; l'onorevole ministro ha parlato, ma non ha risposto intieramente alle osservazioni che si sono fatte. È facile domandare la chiusura, ma poi...

PRESIDENTE. La Camera ha chiesto la chiusura; parli contro, se crede.

DI SAN DONATO. Ma la Camera deve avere l'intelligenza di ciò che si vota. Se si ha fretta di andare via, la porta è aperta per tutti.

LOVITO. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LOVITO. Io parlo contro la chiusura perchè si sono affacciate parecchie obiezioni, alle quali ancora non si è data alcuna risposta.

L'onorevole ministro ha parlato molto in favore del francobollo di Stato; ma a quanto mi pare, questo francobollo, come esiste già per la legge votata, non venne attaccato; vi fu bensì una discussione in altro tempo, ma oggi non si è attaccato.

Però l'onorevole Ercole ha espresso taluni dubbi, e ha detto che le cartoline con risposta pagata non bastano a sopperire ai bisogni dei sindaci. Non c'è stato nessuno che abbia risposto a tali appunti.

LACAVA, *relatore*. Domando la parola.

LOVITO. Io credo che bisogna sapere se le cartoline di Stato, alle quali vuole essere autorizzato attualmente il Governo, restano, come credo io, indipendenti dalla franchigia per metà concessa ai comuni con la legge di abolizione. Così almeno ho inteso io la disposizione del secondo alinea dell'articolo 2.

Questa sarebbe una risposta che potrebbe soddisfare anche l'onorevole San Donato, che si preoccupa molto dei piccoli comuni.

Venne fatto un altro quesito, sostanzialmente in questi termini: si è provvisto al rimborso delle spese che fanno le Commissioni della ricchezza mobile e dei fabbricati, ma si è verificato un inconveniente; esse non intendono di anticipare queste spese. Nemmeno a ciò si è dato risposta di sorta.

Per queste ragioni io pregherei che si lasciasse all'onorevole relatore la facoltà di poter esporre qualche osservazione per dileguare gli elevati dubbi, e così saremo tutti d'accordo nel votare questo articolo, a cui do volentieri la mia adesione.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. L'onorevole relatore intende dare delle spiegazioni?

LACAVA, *relatore*. Credo di essere nel caso di rispondere a tutti, e di dare gli schiarimenti anche all'onorevole mio amico Lovito...

LAZZARO. Ma allora si riapre la discussione.

PRESIDENTE. No, permetta, dà delle dilucidazioni.

LAZZARO. Allora domando la parola anch'io.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione.

Quelli che intendono che la discussione sia chiusa, si alzano.

(Fatta prova e controprova, la discussione è chiusa.)

LACAVA, *relatore*. Io ho la parola. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Ma no, la discussione è chiusa.

LACAVA, *relatore*. Ma io aveva la parola...

PRESIDENTE. Allora era inutile mettere ai voti la chiusura.

LACAVA, *relatore*. Onorevole presidente, ella mi aveva data la parola. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Io non le aveva data la parola; le aveva chiesto se voleva dare degli schiarimenti: mi si è fatto osservare che allora la discussione continuava: quindi io ho posta ai voti la chiusura, e la Camera l'ha approvata. Epperò io non posso più darle la parola.

« Art. 2. Il Governo del Re ha facoltà di provvedere per decreto reale:

« a) Ad una speciale progressione di peso per le corrispondenze da affrancarsi con francobolli di Stato;

« b) All'uso di cartoline postali di Stato con risposta nella corrispondenza degli uffici governativi con i sindaci;

« c) Alla concessione dell'uso dei francobolli di Stato a quella società, istituti ed uffici non a carico del bilancio dello Stato, ai quali fosse stata accordata per contratto la franchigia postale; e ciò limitatamente alle corrispondenze riguardanti il servizio previsto dal contratto e per il tempo da questo stabilito. »

(È approvato.)

Domani, in principio di seduta, si procederà alla votazione per scrutinio segreto.

#### RELAZIONE SOPRA L'INCHIESTA INTORNO ALL'ELEZIONE DI CASORIA.

PRESIDENTE. Come ho avvertito fin da principio, prima che si chiuda la presente seduta, si doveva mettere in discussione la relazione intorno alle operazioni elettorali del collegio di Casoria, la quale relazione è depositata da ieri alla Segreteria.

Se ne darà ora lettura.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

QUARTIERI, segretario. (Legge)

Collegio di Casoria.

« Sulla elezione di Casoria venne dalla Giunta proposta e dalla Camera deliberata, un'inchiesta giudiziaria per mettere in chiaro se fosse vero che un gran numero di elettori, nella sezione di Fratta Maggiore, abbiano votato mediante schede anteriormente preparate, e portate lì, per sostituirle alle schede che si dovevano distribuire dal presidente, e sulle quali si avrebbe dovuto iscrivere, nella sala stessa del comizio, come prescrive la legge, il nome del candidato che si voleva eleggere;

« Il sospetto di questa essenziale irregolarità nasceva per tre circostanze di fatto: che mentre si era stabilito che le schede colle quali si doveva votare fossero di color rosso, improvvisamente, il mattino dell'elezione, si trovò che il seggio le aveva sostituite con schede di colore arancio; che nella sala del comizio si vide eretto uno steccato o casotto, dove, per disposizione del seggio, doveva entrare l'elettore chiamato a votare, e avrebbe dovuto scrivere la scheda; ma perchè una volta entrato là dentro, e seduto al tavolino, riusciva invisibile agli occhi degli altri elettori e del medesimo seggio, nessuno poteva assicurarsi che veramente scrivesse, e non traesse invece di tasca la scheda preparata altrove, per sostituirla a quella che, a termini di legge, avrebbe dovuto scrivere; che dallo spoglio delle schede emerse, che tutte, o almeno un gran numero di quelle portanti il nome di Praus, erano scritte con inchiostro nero, mentre il calamaio disposto sul tavolino nel casotto portava inchiostro bleu o violetto; oltre a che, pretendevano alcuni elettori protestanti che fossero anche scritte tutte, o quasi tutte con un identico carattere; e per queste ragioni richiesero ripetutamente che quelle schede fossero suggellate e mandate alla Camera; ma il seggio dichiarò che la domanda era stata fatta troppo tardi quando lo spoglio era finito, e che le schede dovevano essere bruciate per rispettare il segreto del voto, e infatti le bruciò;

« L'esito dell'inchiesta, che fu condotta con sagace diligenza, venne a comprovare luminosamente la verità di quelle circostanze e di quei sospetti. Sul primo punto il presidente del seggio nella sezione di Fratta Maggiore, sacerdote Gaetano Micaletti ff. di sindaco, depose (foglio 145 dell'inchiesta) d'aver sostituito le schede color arancio alle schede rosse, perchè aveva risaputo che un certo numero di elettori favorevoli al candidato Beneventani, si erano procurati di quelle schede, e le avevano preparate col nome di Beneventani; per questo egli fece stampare le altre schede, che custodì con gran cura fino

al momento della distribuzione. Ma dall'inchiesta e dai deposti d'altri testimoni risulta smentita questa asserzione, giacchè un elettore Iadicicco, e un Giuseppe Giordano deposero (fogli 15 e 20, volume 2° dell'inchiesta) che un elettore, Auletta Raffaele, sorprese im mano all'elettore Raffaele Paschale, prima che questi fosse stato chiamato dal presidente, una delle schede color arancio con già scritto il nome di Michele Praus, e aggiunto il motto, *Dio m'aiuti*; e si volle protestare subito; ma il presidente replicò: « Per ora faremo la votazione, poi protesterete a vostro bell'agio;

« Sul secondo punto, il presidente e i membri del seggio deposero che l'altezza dello steccato o casotto non era tale da impedire agli elettori di vedere la persona di chi ci entrava dentro; ma furono smentiti, non solo dai deposti di tutti gli elettori sentiti nell'inchiesta, ma da tutti i carabinieri e dalle stesse guardie municipali, messi per ordine del presidente a guardia del casotto; tutti dichiararono che l'elettore lì dentro era invisibile a tutti, e che poteva con tutto suo comodo sostituire le schede preparate a quelle distribuite dal presidente. E quasi ciò non bastasse il magistrato inquirente, chiamato a sè il falegname e un perito, procedette a una visita del luogo, alla presenza del sacerdote Micaletti e degli elettori protestanti, e fu compilato un verbale (foglio 163) dal quale risulta indubbiamente la verità delle circostanze asserite dai protestanti.

« Anche pel terzo punto, il presidente e i membri del seggio, mentre depongono, dettando tutti a processo verbale parole identiche (foglio 148, in fine, foglio 151, 153, 155, 157) che l'inchiostro del calamaio depresso sul tavolino nel casotto era violetto, che è l'inchiostro usato dal municipio, aggiungono che più tardi fu preso dal banco del seggio e messo sul tavolino un secondo calamaio, dove ci poteva essere dell'inchiostro nero, che sarebbe stato l'avanzo del vecchio inchiostro. Ma tutti i testimoni sentiti, elettori, carabinieri, guardie municipali, tutti smentiscono il fatto del secondo calamaio, asserendo che ce ne fu sempre un solo, anche tardissimo, fino alle dieci (Petino Achille, carabiniere, foglio 12), fino a mezzanotte (Filisetti Andrea, guardia, foglio 10), fino agli ultimi istanti (Pagano Luigi e Pagano Giovanni, elettori, foglio 13 e 14).

« A fronte di questi fatti, il rifiuto del seggio di suggellare le schede e mandarle alla Camera, sotto il futile pretesto che la protesta s'era fatta tardi, mentre è naturale che appunto s'aspettasse a farla quando lo spoglio fosse compiuto, e l'altro pretesto anche più futile che si dovesse rispettare il segreto dei voti, questo rifiuto è affatto ingiustificabile, induce a ritenere fondate le proteste, e prova che



## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

questa elezione di Casoria riuscì viziata da gravissime irregolarità.

« Epperò la Giunta, anche prescindendo dalle accuse di brogli e minacce e violenze morali, per i motivi sopraccennati, a voti unanimi, decide di proporre alla Camera l'annullamento dell'elezione di Casoria. »

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

**LAZZARO.** Mi pare che, essendovi opposizione alle conclusioni della Giunta, non si possa cominciare a discutere di un'elezione all'ora tarda in cui siamo. Questo non è avvenuto mai.

Per conseguenza io pregherei la Camera a voler rinviare a domani la discussione.

*Voci.* A domani! a domani!

**PRESIDENTE.** La discussione è rinviata a domani. Domani seduta pubblica al tocco.

La seduta è levata alle ore 6 25.

*Ordine del giorno per la tornata di domani :*

- 1° Votazione a scrutinio segreto sul progetto di legge relativo allo stato di prima previsione nel 1875 del Ministero dei lavori pubblici;
- 2° Verificazione di poteri;
- 3° Discussione della relazione intorno alla richiesta di procedere contro il deputato Toscanelli.
- 4° Discussione del progetto di legge per modificazioni della legge sul reclutamento dell'esercito.

