

CXX.

TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Congedi. = Dichiarazione del deputato Umata sulla sua interpellanza circa il proseguimento delle ferrovie sarde — Avvertenze del presidente e del ministro per le finanze. = Interpellanza del deputato Salaris sulla esecuzione dell'articolo 4 della legge 28 agosto 1870 che approva la convenzione delle ferrovie sarde — Considerazioni diverse, e istanze del deputato Umata — Risposte del ministro per le finanze, e sua riserva di presentare uno schema di legge per la prosecuzione della costruzione delle ferrovie medesime — Dichiarazioni dei deputati Salaris, Sulis e Salis — Spiegazione del ministro per i lavori pubblici. = Annunzio di una interrogazione del deputato Arrigossi. = Altra, del deputato Sorrentino che, in seguito a spiegazioni del ministro per l'interno, è fissata dopo la discussione dello schema di legge sulla pubblica sicurezza. = Discussione del bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici per 1875 — Approvazione dei primi ventidue capitoli — Rinvio di un'interrogazione del deputato Negretto — Interrogazioni ed istanze dei deputati Guala e Tamaio sul capitolo 23, del deputato Bruno sul capitolo 25, dei deputati Pissavini, Di Sambuy e Nicotera sul capitolo 35 (Osservazioni del deputato Brescia-Morra sull'ordine della discussione, e risposta del presidente), del deputato Fossa sul capitolo 58, del deputato Tocci sul capitolo 69, del deputato Gravina sul capitolo 111, del deputato Bruno sul capitolo 130 bis, dei deputati Paternostro P. e Torina sul capitolo 137, del deputato Morini sul capitolo 152, del deputato Torina sul capitolo 183, del deputato Bertani sul capitolo 268 — Risposte del ministro alle singole domande e sollecitazioni, e del relatore Lacava sul capitolo 137 — Approvazione di tutti i capitoli e della somma totale. = Proposizione del guardasigilli di una seduta straordinaria per domani, approvata.*

La seduta è aperta alle ore 1 40 pomeridiane.

(Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che è approvato.)

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per affari privati: l'onorevole Sormani-Moretti, di 20 giorni; l'onorevole Torre, di 10. L'onorevole Antonibon ne domanda pure uno di 10 giorni, per ragioni di salute.

(Sono accordati.)

**INTERPELLANZE DEI DEPUTATI SALARIS E UMATA
AI MINISTRI DELLE FINANZE E DEI LAVORI PUBBLICI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la interpellanza del deputato Salaris ai ministri delle finanze e dei lavori pubblici sulla esecuzione dell'articolo 4 della legge relativa alla convenzione per le ferrovie sarde.

UMATA. Domando la parola sull'ordine del giorno, e sull'ordine della discussione imminente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

UMATA. Dall'essere state mosse due interpellanze sulla medesima legge, non ne consegue logicamente che entrambe debbano aggirarsi sul medesimo oggetto; ed anche quando questo si volesse supporre, converrebbe sempre ricordare che al medesimo centro si può giungere per vie convergenti, ed anche percorrendo linee diametralmente opposte.

D'altronde in questo caso, mentre l'onorevole Salaris bramava interpellare sopra un articolo di legge, gli onorevoli Sulis, Murgia, Salis, Cugia, Serpi, Asproni, Roberti, Marengo ed io intendevamo invece interpellare gli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici sopra tutta intera quella legge. Si vede quindi che queste due interpellanze potrebbero essere ben diverse l'una dall'altra. Ad ogni modo, non intendo sofisticare, epperò trovo

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

giusto e non mi oppongo a che l'onorevole Salaris svolga prima di me la sua interpellanza. Pregherei però che, dopo che l'onorevole Salaris avrà parlato, e prima che l'onorevole ministro risponda (chè lo troverei più giusto), od anche dopo (se lo crederà l'onorevole presidente), mi si concedesse la parola per dire se mai avessi altre questioni od argomenti diversi da aggiungere, se io fossi o no contento delle risposte dell'onorevole ministro, e se dividessi infine quelle risoluzioni che piacesse all'onorevole Salaris di presentare.

Mi lusingo che l'onorevole presidente ed i miei colleghi vorranno fare buon viso a questa mia domanda; tanto più, ben lo sanno, che io non sono da annoverare fra i parlatori facili e copiosi, ma piuttosto fra i deputati anzichenò taciturni.

SALARIS. Io posso consentire naturalmente a tutte le altre condizioni dell'onorevole Umata, ma una solo non l'accetto, ed è quella, che egli si riserva di consentire o non consentire alle mie considerazioni; perchè parlerò per conto mio, non per conto altrui.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Salaris, l'onorevole Umata non può nè assentire nè dissentire dalle sue dichiarazioni. I diritti che spettano a ciascun deputato relativamente alle interpellanze sono retti dal regolamento della Camera.

L'onorevole Salaris ha fatto una domanda di interpellanza intorno all'esecuzione dell'articolo 4 della legge che approvò la convenzione delle ferrovie sarde. L'interpellanza dell'onorevole Umata ha tratto al compimento delle ferrovie medesime.

Tuttochè l'argomento sia lo stesso, è indubitato che l'onorevole Salaris ha diritto di svolgere il primo la sua interpellanza, perchè l'ha presentata prima. Se l'onorevole Umata crederà che l'onorevole Salaris non abbia trattato il soggetto in tutte le sue parti, avrà il diritto di rivolgere le sue osservazioni all'onorevole presidente del Consiglio prima o dopo che egli abbia risposto alla interpellanza del deputato Salaris.

MINGHETTI, *presidente del Consiglio*. Io fui il primo ad avvertire che vi era qualche differenza fra le due interpellanze; una mi chiamava all'adempimento dell'articolo 4, l'altra, più generica, parlava del proseguimento delle linee ferroviarie in Sardegna. Ad ogni modo, siccome l'onorevole Salaris è il primo che ha fatto la domanda d'interpellanza, non posso a meno di dargli le debite risposte, ma mi permetterò di entrare brevemente anche nell'altra parte che immagino risulti dalla domanda degli altri interpellanti; quindi darò anche adesso, in qualche modo, talune spiegazioni come se avessero fatta l'interpellanza formale, che, per differenza di tempo nella presentazione, non è loro permesso di fare.

PRESIDENTE. Nulla osta che l'onorevole Umata, dopo lo svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole Salaris, se crederà che egli non abbia parlato dell'argomento che egli intende trattare, possa fare le sue osservazioni, e così l'onorevole presidente del Consiglio risponderà ad entrambi.

La domanda d'interpellanza dell'onorevole Salaris è la seguente:

« Il sottoscritto desidera interpellare il presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle finanze sulla esecuzione dell'articolo 4 della legge 28 agosto 1870, che approvava la convenzione ferroviaria sarda conclusa il 24 marzo 1869. »

L'onorevole Salaris ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

SALARIS. Prima che imprenda a svolgere la mia interpellanza, mi sia permesso dirigere all'onorevole Minghetti una franca dichiarazione. Dichiarazione che faccio da gentiluomo, senza sottintesi, con quella lealtà di cui mi onoro, e della quale, egli che mi conosce da un pezzo, meno di tutti potrà dubitare.

In questo momento oblio il colore politico, soffoco ogni ragione di dissenso, smetto ogni ostilità di partito; scomparso completamente il deputato dell'opposizione, gli resta solo di fronte il deputato, il più piccolo, l'ultimo deputato eletto in uno dei collegi della Sardegna.

Io gli rivolgerò la parola senza oscuri pensieri, senza arcani disegni, senza altro scopo che quello, quello solo del bene dell'isola mia nativa. Non è un attacco che muovo all'onorevole Minghetti, è una spiegazione che gli chiedo. Se mi sfuggisse (certo contro ogni mia intenzione) qualche parola o troppo accentuata, o un po' risentita, o non abbastanza compassata, mi sia lecito confidare o nella sua cortesia, perchè voglia attribuirla alla vivacità del mio carattere; o nella sua generosità, perchè voglia attribuirla all'amaro sapore dello sconforto di una troppo lunga aspettazione; e se la cortesia, la generosità non fossero sufficienti e sicuri parafulmini, farò appello alla sua rettitudine, perchè la attribuisca al dolore che provo acerbissimo nel pensare alla febbrile agitazione che da tre mesi signoreggia e sconvolge da un capo all'altro l'isola tutta. (Bravo! Bene! a sinistra)

Mi lusingo che l'onorevole Minghetti accoglierà questa mia dichiarazione con lealtà eguale a quella che me la dettò; e così svestita di un abito incommo, potrò spingere innanzi la mia modesta interpellanza, e senz'altro correre difilato all'argomento.

La concessione delle ferrovie sarde è vecchia, vecchia di anni e di malanni. Pure è innegabile, la

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

convenzione 14 luglio 1862 fu un industrioso convegno con la sua parte politica, con la sua parte amministrativa, con la sua parte economica; soprattutto fu un talismano che piegò, senza spezzarle, tante ostinate volontà, e riuscì a risolvere una gravissima questione, il cui scioglimento contava più fallenze, che tentativi. Voi sapete su quali pietre s'innalzò l'edificio di questa concessione, la indennità chilometrica di 9 mila lire, e la cessione alla società di 200 mila ettari di quei terreni, dei quali i comuni, non senza serio fondamento, pretendevano la proprietà, e nei quali lo Stato che la contrastava, riconosceva quanto meno tale un cumulo di diritti, in faccia ai quali la controversia stessa sulla proprietà perdeva ogni importanza.

Approvata con la legge 4 gennaio 1863 quella convenzione, fu quell'anno stesso un insolito spettacolo in Sardegna; si ebbe una irruzione d'ingegneri, d'impresari, di costruttori; si videro scorrere dappertutto a piedi, a cavallo, in vettura; di giorno, di notte, ai raggi del sole, ai crepuscoli; si videro iniziarsi dei lavori, smuoversi della terra, collocarsi delle traversine, fissarsi dei regoli. L'anno appresso seguì l'eclissi delle meteore più o meno lucenti... ripiombò la notte, e con la notte un letargo indefinibile... restarono a guardarsi, non so dire, se più con pietà o con dispetto gli scomposti lavori, e una quantità di materiali abbandonati a certo deperimento; muti testimoni di un tentativo di costruzione ferroviaria, e di una impresa fallita.

Sei lunghi anni trascorsero in uno stato di cose che provo della pena in rammentare. Le popolazioni principiarono per il sospetto che il progetto della ferrovia fosse stato uno scherno, una irrisione, e fatta tutta la scala cromatica dei sospetti, credettero fosse stato un ritrovato astutamente portentoso, o portentosamente astuto per ritogliere loro quei terreni che non avrebbero altrimenti ceduto; quasi sotto l'apparenza della mano che dava, si fosse nascosto l'artiglio che prendeva. E di ciò si mostrarono in appresso tanto convinte, che coloro, che pure non avevano voltate le spalle a quest'ultima idea, la Speranza, non avrebbero osato combattere quei convincimenti, senza correre il rischio di essere tenuti complici di ciò che chiamavano, mi affretto a dirlo, a torto, una gigantesca truffa di Stato.

Ai vertiginosi entusiasmi, facili nelle popolazioni meridionali, seguirono prima i conversari conditi di bistocci, e poco dopo subentrarono tutte le convinzioni irritate, che lanciavano tumultuosamente un fracasso di punti d'interrogazione. Ed era pericoloso lo avventurarsi ad una risposta, perchè non si scende mai con sicurezza nel campo di battaglia delle passioni ad affrontare i sillogismi delle menti

irritate e gli impeti delle volontà angosciate da crudeli disinganni.

Io, o signori, che fra i deputati eletti in Sardegna sono oggi il solo che discussi, difesi e votai quel progetto, io potrei dire questa storia di amarezze e di dolori. Ma non voglio cambiar foglio di via, non voglio discostarmi dall'argomento, e di buon grado ometto la esposizione delle ragioni che resero inefficace quella convenzione. Di certo non furono quelle poste innanzi, a guisa di campioni in una vetrina da modista; furono ben altre quelle che buttarono giù quel progetto, quella impresa, quelle speranze.

Egli è vero, vi fu deplorabile ritardo nella consegna dei terreni, vi fu inesattezza, confusione nelle indicazioni, vi furono errori e molti, che suscitarono dissensi, litigi, giudizi; ma tutto ciò non poteva essere la scaturigine di tanti mali. La vera scaturigine non si disse; sarà stata accortezza o pudore, non so; ma apparve chiara abbastanza dalle posteriori tentate e non riuscite convenzioni. Grosso sbaglio di calcolo, e qualche cosa di peggio che stimo tacere, ecco la *causa tanti mali*; ecco ciò che rese inefficace quella prima convenzione. Gli speculatori si compiacciono addizionare, ma l'aritmetica è inesorabile, e spesso costringe alla sottrazione.

Se sapessi abilmente porvi innanzi agli occhi tutta la congerie delle convenzioni per le sarde ferrovie, levare loro la vernice, farvene la chimica scomposizione, sarebbe, ne sono certissimo, esaurita in un solo minuto tutta la quantità di meraviglia di cui siete capaci! La convenzione del 1866, quella del 1868, l'altra del 1869, tutte hanno la stessa impronta, il medesimo stampo; vi troverete qualche trasposizione di articoli, qualche variazione di frase, qualche virgola posta con malizia, qualche punto lasciato cadere fuori posto; ma lo stampo lo stesso, il fine sempre lo stesso, sempre.

Il Parlamento modifica le convenzioni del 1866 e del 1868, la società rifiuta; *ut quin imo* si conchitide quella del 1869, e la primitiva concessione si spezza, e le linee si separano; vi devono essere quelle di primo e quelle di secondo periodo; vi deve essere l'obbligo della costruzione delle prime, e vi deve essere piena libertà di costruzione delle seconde. Stupenda invenzione! Si puonno fare delle convenzioni che non obbligano i contraenti!

Fermate un istante il vostro pensiero sull'ultima convenzione, su quella del 24 marzo 1869; considerate primamente la resistenza ad includere la linea *D* fra quelle di primo periodo, sotto lo specioso pretesto della difficoltà del credito; considerate poi il persistente rifiuto alla decadenza per la non co-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

struzione di questa linea; considerate finalmente la sommissione coatta alla penalità di 500,000 lire e all'obbligo dell'esercizio, ove, in sostituzione della società, fosse stata costruita dal Governo, ed avrete la irrefragabile prova che la scaturigine dei mali fu ben altra che quella strombazzata.

Volli fare cenno di queste cose per constatare che era preveduto, che si aveva anzi certezza fin d'allora, che la società, ove pure avesse costruito la linea *D*, non sarebbe andata innanzi. E questa certezza indusse la Commissione parlamentare a sollecitare il ministro di ottenere dalla società la modificazione dell'articolo 6 della convenzione; e questa previdenza dettò in appresso l'articolo 4 della legge 28 agosto 1870.

Lasciando dunque in disparte tutto quel *bouquet* di convenzioni, che dirò fiori scombavati anche prima di sbucciare, mi arresterò sull'ultima, su quella del 24 marzo 1869.

I punti principali di questa convenzione sono: 1° l'aumento della garanzia chilometrica da 9000 a 12,000 lire; 2° la retrocessione dei 200,000 ettari di terreni allo Stato, col codazzo delle transazioni in tutte le controversie insorte fra la società e lo Stato; 3° lo spezzamento della concessione, per guisa che una fu per la convenzione del 1862, e divenne duplice per questa del 1869.

Lo spezzamento però non diede un maggiore sviluppo alla concessione primitiva; fu contenuta entro gli stessi confini; si presentò come condizione *sine qua non*, e fu giocoforza accettarlo, perchè era troppa la responsabilità di lasciare trascorrere altri anni prima che la Sardegna avesse potuto vedere costruito e in esercizio qualche chilometro di ferrovia.

Le linee restarono quattro; la principale fu sempre quella che, percorrendo l'isola nella sua lunghezza, poneva in diretta comunicazione le due principali città e gli estremi capoluoghi delle due provincie. Le altre erano diramazioni importantissime, necessarie, una delle quali riavvicinava la città di Sassari al suo porto, l'altra destinata a porre lo stupendo porto di Cagliari con tutta la produzione mineraria, e la terza, della maggiore importanza, destinata a togliere la Sardegna dall'isolamento, a riavvicinarla al continente italiano.

Spezzata la concessione, anche le linee furono necessariamente spezzate; donde la distinzione in quelle di primo e di secondo periodo. Nè lo spezzamento fu solo di forma o di ordine e di tempo di costruzione; evidentemente fu più profondo in quanto che condizioni, obblighi, diritti, sono determinati per le linee di primo periodo, non già per le

altre, per le quali fu concessa alla società larghezza di assunzione e di rifiuto.

Ciò non ha bisogno di dimostrazione; se così non fosse, sono convinto che il Governo avrebbe costretto la società allo adempimento dei suoi doveri, ed io non avrei a fare una interpellanza.

Le strettezze finanziarie della società, ed altre cose, che poco giova qui manifestare, si prestarono maravigliosamente allo spezzamento della concessione. La società con i dolori artritici alle gambe aveva il bisogno di essere sorretta per non cascare; e il Governo aveva le sue ragioni per condurla per mano sulle linee di più facile costruzione.

Ora la società ha finito le prime linee; ha costruito, non importa come, anche la linea *D*; fu posta sotto torchio, e ha dato tutto il sugo che poteva. Ma le linee così costruite possono essere lasciate là senza rannodamento, senza che si ottengano quei vantaggi che devonsi conseguire? Ragioni economiche, di giustizia, di convenienza politica, impongono la continuazione delle altre linee, così addimandate di secondo periodo.

Io non faccio questione sull'obbligo del Governo di compiere la rete ferroviaria sarda. Se di ciò richiedessi il Governo, la risposta sarebbe spartana; mi presenterebbe l'articolo della legge, e mi direbbe: ecco quello che intende il Governo, il suo dovere, eseguire gli obblighi che le leggi gli impongono.

Ma qual dubbio che la rete ferroviaria sarda deve essere compiuta? Non è questa la questione e non è questo l'oggetto della mia interpellanza.

L'ultima linea, la linea *D*, fu compiuta al 31 dicembre 1874; ha provveduto il Governo alla costruzione successiva delle linee di secondo periodo? Se non ha provveduto, perchè?

Ragioni economiche dovevano persuaderlo di provvedere. Non provvedere era contro l'interesse dello Stato e della Sardegna. Questo punto mi pare così chiaro, che io credo soverchia cosa, anzi inutile affatto il dimostrarlo alla Camera ed all'onorevole Minghetti.

Quale vantaggio delle due corte linee che sono parte della linea principale, ma che spiccate dai due punti estremi, lasciano un intermezzo di 121 chilometri, un intermezzo assai più lungo dell'uno e dell'altro tronco costruito? Quale vantaggio quando partendo da Cagliari, ed arrivati ad Oristano dovete continuare la vostra via fino a Sassari in una qualunque vettura, senza più incontrare la ferrovia, perchè il tronco che parte da Sassari si scosta dalla strada, e va a finire alla sponda di un torrente senza ponte? Evidentemente queste linee restano improduttive e quindi onerose per lo Stato, e la-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

sciate così, anzi che affrettare, sono d'inceppamento al più celere svolgimento economico della Sardegna, del quale, senza dubbio, primo si gioverebbe lo Stato.

Io non vorrò discendere a dettagli, ad una enumerazione degli utili immediati che avrebbe lo Stato, compiuta la rete ferroviaria; questi utili, all'infuori di una maggiore attività nell'isola, all'infuori della maggior prosperità, sarebbero moltissimi, e tali che consentirebbero al Governo dei considerevoli risparmi, sia nell'abbandono della manutenzione delle strade nazionali, sia nel trasporto delle corrispondenze, sia nelle spese della pubblica sicurezza, sia nella diminuzione delle indennità ai piroscafi postali.

E tuttavia, o signori, anche lasciate così senza il necessario anello di congiunzione, queste linee nel brevissimo termine di due anni, hanno dato un aumento di prodotto. Questi 188 chilometri di ferrovia fatti a pezzi, separati, nel 1873 produssero lire 818,339, cioè 5383 lire per chilometro; nel 1874 produssero 947,539 lire, cioè 5777 lire per chilometro. Quindi si ha in totale un aumento di prodotto di lire 129,200, e un aumento per chilometro di 394 lire.

Queste cifre ufficiali ho esaminato, lo confesso, con una inesprimibile compiacenza; perchè mi somministravano degli argomenti in conferma delle mie previsioni; perchè senza timore di cadere in fallo, mi fanno ancora affermare, che completata la rete della sarda ferrovia, questa o poco o nulla aggraverà il bilancio dello Stato. La nostra ferrovia sarà attiva; perchè l'attività degli isolani non potrebbe oggi nè misurarsi, nè prevedersi.

Ma, o signori, per muoversi, per correre innanzi, indietro, verso il Sud, verso il Nord, bisogna anzitutto potere, avere i mezzi di celere viabilità, avere i comodi del viaggio. Oh! non vi parlo, per Dio! dei disagi di chi viaggia in Sardegna! Che? È lecito altrove lamentarli, perchè, quando si possono sciornare tutte le comodità, si ha il diritto del lamento di qualche, non dirò disagio, dirò fastidio. Qui nel continente da non pochi dei miei colleghi più volte intesi doglianze per la seccatura d'un cambiamento di treno, come avviene a Bologna per chi va a Venezia, a Pisa per chi va a Genova, a Piacenza per chi è diretto a Milano; ma in Sardegna non sono lecite codeste doglianze! Che? Qui sul continente si studia, si ricostruisce un'altra linea ferroviaria per raccorciare di un'ora questa o quella distanza, e me ne felicito grandemente. Sì, sento con soddisfazione i progetti di somiglianti raccorciamenti, perchè significano che nella patria nostra si comincia a tenere conto del tempo, di un'ora che non

si vuole perdere e sciupare, di un'ora che spesso all'attività porge un lucro favoloso. Benedetti voi che pensate al risparmio di un minuto! Se questi progetti verranno innanzi, io li propugnerò con la coscienza di fare il bene del mio paese, con la coscienza di contribuire al suo progresso economico, e benedicendo il conto che si fa dell'ora e del minuto!

Ma in Sardegna è ben altra la canzone! Oggi avviene anzi qualche cosa di più strano, che non avveniva nel tempo che la linea da Cagliari a Sassari si percorreva in qualche sdruccita vettura, chiamata *diligenza*. Udite ciò che avviene. Voi partite da Cagliari alle 3 del pomeriggio, arrivate ad Oristano alle 6 e 30, se non avete la fortuna di trovare un posto nella pubblica vettura che da Oristano parte alla volta di Sassari, voi siete costretti fermarvi 24 ore in quella città, e quindi giungere in Sassari in un maggior ritardo di quello che vi sareste arrivato partendo, come prima della costruzione del tronco ferroviario Cagliari-Oristano, da Cagliari in una pubblica vettura!

Altro, onorevoli colleghi, che cambiamento di treno! Altro che risparmio di un'ora! In Sardegna dopo tre ore e mezza di ferrovia, non cambiate treno, salite in una vettura qualunque; in Sardegna non è questione di un'ora più o di un'ora meno, ma di 18 ore e di venti; non è questione di comodi, è questione di ringraziare Iddio, se si arriva vivi, e senza qualche anchilosità!

Un giorno, onorevoli colleghi, meditavo sulla poca tendenza al viaggiare, che osservava nei miei conterranei, e mi porgeva occasione a questa meditazione parecchi di essi, niuno dei quali conosceva la città di Sassari. Confesso, fui largo di censure; ed ebbi torto; perchè i patimenti non sono piaceri; perchè i disagi si fuggono, e non s'incontrano che per una inesorabile necessità. Meditando ho potuto rendermi conto dell'avversione ai viaggi, che di primo tratto mi parve biasimevole. In Sardegna si è condaunati anche all'inerzia!

Io stesso che amo muovermi, che sento troppo angusta la pelle; io, che un egregio e caro collega in un suo giornale qualificava il moto perpetuo, io mi sento inerte nella mia terra nativa; io che rampognava gli altri, provo per il primo una ripugnanza a scorrere in lungo e in largo l'isola mia natale, ricca di splendide memorie, di immensi tesori.

Ah! completate la rete ferroviaria! Gli agi fanno provare la voluttà del viaggiare; i comodi invogliano, e le località ispirano; completate le ferrovie, e l'attività dei Sardi desterà meraviglia; perchè la natura ci fu larga sempre di fibra che resiste, di

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

cuore ardente e di cervello immaginoso. (Bravo! a sinistra)

È evidente, o signori, che ogni ragione economica persuade della necessità di non indugiare il compimento della rete ferroviaria, che, lasciata incompleta, sarà di ostacolo allo svolgimento della prosperità dell'isola, e, con gravezza dello Stato, saranno sempre passivi i tronchi costruiti e non rannodati fra loro.

Ma, o signori, il compimento della rete ferroviaria sarda è non solo una questione economica, ma è ancora una questione di giustizia.

Io credo che sia venuto già il tempo di rompere gl'indugi, e di porre in esecuzione l'articolo 6 della convenzione; dopo il 31 dicembre 1874 io ritengo fosse in obbligo il Governo d'interpellare la società per la costruzione delle linee di secondo periodo.

Comprendo che certi dubbi, certi timori potevano presentarsi alla mente dell'onorevole ministro sotto le apparenze più serie e più gravi; ma penso che, se questi timori fossero fondati, nulla avrebbe mutato l'interpellanza. Non avrebbe l'interpellanza alla società, prescritta dall'articolo 6, fatto più gravi gli oneri dello Stato; come penso che la ommissione non abbia potuto renderli più lievi. Ma la ommissione sarà sempre di danno allo Stato ed alla Sardegna; e al disopra del danno economico, io scorgo chiarissimo il danno morale; perchè si va ispirando una di quelle scettiche diffidenze delle leggi, che abbassano nel concetto delle popolazioni quell'ente che pure deve essere altissimo, il Governo. (*Benissimo!*)

Dissipato il dubbio dell'esistenza del termine entro il quale la società doveva essere interpellata dal Governo; sfumato secondo me il timore del riscatto delle linee costruite; perchè non credo tenuto lo Stato a codesto riscatto, se non richiede le linee costruite; io non so rendermi ragione della inesecuzione del disposto dell'articolo 6 della convenzione.

Io penso, che il Governo riconoscerà oggi, che sia giusto il non indugiare più oltre l'interpellanza alla società, e subito dopo la risposta dare piena esecuzione all'articolo 4 della legge 28 agosto 1870.

Il signor ministro non dimenticherà, che la sola Sardegna, per la rete assai ristretta delle ferrovie, ha dato 200 mila ettari di terreni, e li cedette per la rete intera, non per avere alcuni tronchi, che giovano così poco al suo economico svolgimento.

Anche per questa considerazione non deve oltre lasciarsi incompleta la ferrovia sarda, ma devono essere senza indugio ripresi i lavori di costruzione delle linee di secondo periodo; perchè, così parmi

imponga la legge che primi dèno inchinare coloro che ne sono i custodi e gli esecutori.

Saranno forse di ostacolo le considerazioni finanziarie? Anzitutto non mi parrebbe cosa seria di porre innanzi una questione di finanza. Altronde, io sono persuaso che l'onorevole presidente del Consiglio non vorrà sollevarla per le opere pubbliche in Sardegna; e nol vorrà anche per la considerazione che non sono che due giorni trascorsi da che fu votato l'aumento del prezzo del zenziglio, aumento che è un'imposta indiretta che aggrava la sola Sardegna, e non una voce sollevossi qui per opporsi.

FAVARA. Avete fatto male.

SALARIS. Ho fatto bene rispondo, e ho il coraggio di dirlo.

PRESIDENTE. (*Rivolto all'interruttore*) Ha votato secondo gli suggeriva la sua coscienza.

SALARIS. Sì, ripeto, ho fatto bene, e tanto più alto lo dico in quanto sono certo, che le mie parole saranno udite anche fuori di quest'Aula.

Ora, qual timore per le finanze?... Niuna gravezza nel bilancio del 1875; e quando senza alcun indugio fossero iniziati i lavori, all'esercizio sarebbe aperta appena nel 1877 una sezione non maggiore di 25 chilometri. Ecco quale potrebbe essere il peso sulle finanze! Del resto, l'onorevole Minghetti, non potrebbe sollevare una così piccola questione di fronte alla questione economica, ed alla questione di giustizia.

Ma, o signori, vi sono ancora ragioni di politica convenienza, che richiede un pronto provvedimento per la costruzione delle linee di secondo periodo, o dirò meglio, per il completamento delle ferrovie sarde.

Anzitutto, considerate, che la rete ferroviaria sarda è di soli 400 chilometri, scarsa, assai ristretta; considerate, che la concessione fu fatta nel 1862; che eseguita quella convenzione, la rete sarebbe stato un fatto compiuto nel 1868. Ebbene, la convenzione del 1869, puntualmente eseguita, non farebbe sì, che questa stessa rete potesse essere compiuta prima del 1880.

E la dimostrazione è chiara. Dal 1870 al 31 dicembre 1874 furono costruiti 188 chilometri; mancano a costruirsi 190 chilometri, qualche chilometro più della metà. È egli ad affermarsi che 190 chilometri saranno costruiti in un termine più breve di quello che fu impiegato alla costruzione di 188 chilometri?

Se poi considero che questi 188 chilometri dovevano scorrere nella pianura, senza opere d'arte di importanza, ed i 190 dovranno invece costruirsi su ben altro terreno, che, senza dubbio, presenta delle difficoltà, e forse non lievi, io non sarò in errore

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

nell'affermare che, pur data sollecitamente esecuzione alla legge 28 agosto 1870, la rete ferroviaria sarda non potrà essere compiuta prima del 1880.

Il passato è sempre una lezione perchè il passato è la esperienza. Or bene, le prime linee furono compiute nei termini imposti, non vi fu ritardo, ma quattro anni furono necessari, o quanto meno furono impiegati, e ciò, anche quando molti lavori si trovarono preparati; riaffermo per ciò stesso che la rete non potrebbe essere compiuta prima del 1880.

Ora, sarebbe atto di buona politica una sosta ancora, un indugio ad eseguire l'articolo 6 della convenzione e l'articolo 4 della legge 28 agosto 1870?

Ascoltate quello che scriveva nel luglio del 1870 l'onorevole Bonghi, a pagina 17 della sua relazione generale:

« Non è certo soverchia larghezza alla Sardegna per chi pensi che tutta questa rete avrebbe dovuto essere terminata in buona parte nel 1865 e nel 1866, e per il rimanente nel 1868. »

Ebbene, quello che per l'onorevole Bonghi non era soverchia larghezza nel 1870, sarebbe eccessiva nel 1875 per la Sardegna?

Ma, o signori, la convenzione del 1869 come fu accolta dall'isola? Come fu accolta dal Parlamento? Alla società fu attribuito il disegno di salvarsi in qualche modo con la costruzione delle linee di primo periodo; ed al Governo quello di prosciogliersi dalla concessione e da ogni ulteriore impegno con la costruzione delle linee più facili. E questo sospetto; no, sospetto, è qualche cosa di più, molto di più, è un apprezzamento della Commissione parlamentare, che nelle sue relazioni non enuncia sospetti, ma fondati apprezzamenti; e l'apprezzamento sta appunto consegnato negli atti della Camera. Permettetemi di leggere quel brano della relazione che riguarda le ferrovie sarde e la convenzione del 1869.

Ecco le parole: « Inutile oggi l'indagine, se la terza convenzione fosse meglio accettabile della seconda, o se l'una valesse l'altra. Di certo in entrambe eravi qualche cosa comune; e in questa e in quella traspariva identico lo scopo; come nell'una e nell'altra contenevansi patti e transazioni non tendenti a compiere l'intera rete ferroviaria, ma solo a provvedere alla costruzione di linee parziali, facili e brevi.

« Il concetto dei contraenti era sempre questo: per la società trovar modo di riavere tutto o gran parte del capitale impiegato nei lavori del tronco Cagliari-Oristano mercè il compimento delle tre linee più facili: Cagliari-Oristano, Sassari-Porto-Torres, Decimomannu-Iglesias; per il Governo, prosciogliersi dalle molestie della lite con la società, cal-

mare l'agitazione dei Sardi con alcuni soli dei tronchi di ferrovia concessi, e rimandare a tempo indefinito la costruzione dei tronchi più difficili e più importanti della rete ferroviaria della Sardegna. »

Sono esse chiare codeste parole? Io credo, o signori, che lo siano di soverchio; in ogni modo voi non avete bisogno dei miei commenti.

La Commissione parlamentare non esprimeva un favorevole giudizio della convenzione 24 marzo 1869; l'avrebbe respinta, se nell'interesse della Sardegna non avesse creduto meglio provvedervi coll'articolo 4 della legge 28 agosto 1870.

Ora, se così il Parlamento apprezzava quella convenzione; se in eguale maniera l'apprezzavano allora le sarde popolazioni, qual meraviglia che il solo timore di una nuova sosta ridestasse oggi gli antichi sospetti che s'intendesse farla finita con la costruzione delle sole linee costruite?

Ancora una sosta nella rete ferroviaria sarda? Ah! le soste sono fatali! È alla prima e prolungata sosta che si deve, se la linea Cagliari-Iglesias non è oggi produttiva; è per quella sosta che la società di Monteponi, sollecita dei suoi interessi, stanca dell'attendere costrusse una ferrovia privata, di cui si giovano molte altre miniere per il trasporto dei minerali, privando la ferrovia sussidiata dallo Stato d'immensa quantità di quella merce. Oggi, a riparare i danni di quella sosta, sarà giuocoforza spingere la ferrovia fino a Monteponi; sarà certo un nuovo dispendio; ma a questo solo patto il Governo ne avrà largo compenso con rendere di un tratto produttiva questa linea.

Sosta no, onorevole presidente del Consiglio; bisognerà anzi provvedere e senza indugio; due soste potrebbero assomigliarsi come due gocce di sangue.

Non lo dimentichi, la Sardegna soffrì lunghi anni di sconforto, ed oggi non tripudia; anzi è nelle angosce di chi sente scossa violentemente la sua fede. Ed è la seconda volta, e la ripetizione sarà una brillante figura rettorica, ma di certo sarà sempre in politica una cosa fatale; in politica è un errore funesto il *bis in idem*.

Che dunque può arrestare il Governo a non rompere i lunghi indugi, e provvedere al compimento delle sarde ferrovie?

Il programma dell'onorevole presidente del Consiglio forse? Ma l'articolo 4 della legge di cui chiedo l'esecuzione conta quattro anni di vita più del suo programma, e di certo non fu il programma un colpo di scure alle leggi esistenti. Perchè dunque non si dà esecuzione all'articolo 6 della convenzione 24 marzo 1869 e all'articolo 4 della legge 28 agosto 1870? Io non lo intendo.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Egli è per ciò che rivolgo all'onorevole presidente del Consiglio le seguenti interrogazioni:

1° Qual è l'intendimento del Governo intorno al completamento della rete ferroviaria sarda?

2° Intende il Governo eseguire senza indugio il disposto dell'articolo 6 della convenzione 24 marzo 1869, e procedere innanzi a compiere gli obblighi che gli sono imposti dall'articolo 4 della legge 28 agosto 1870?

La mia interpellanza è esaurita.

Credo di essere stato fedele alla mia promessa; credo di non aver dato una sola puntura di spillo; forse sono riuscito a non fare neppure il solletico. (*ilarità*)

L'onorevole presidente del Consiglio, che non può obliare il posto che occupa, ed è sempre presente a se stesso, mi renderà questa giustizia.

Nel più semplice modo che ho saputo ho formulato le mie domande; io mi auguro che le sue risposte mi costringano a dichiararmi soddisfatto. (*Si ride*) Ne sarò lietissimo, nulla desidero di meglio.

L'onorevole presidente del Consiglio può essere certo che vi ha chi attende con ansia febbrile le sue risposte. Il telegrafo potrà calmare l'agitazione dell'isola mia nativa, e restituirvi in tutta la forza la fiducia nelle leggi e nelle istituzioni. (*Vivi segni di approvazione*)

UMANA. Signori, ben mi apponeva quando testè dissi che il medesimo punto si può raggiungere anche per vie ben diverse, e credo sia questo il caso, poichè debbo venire a conseguenze simili, od analoghe quanto meno a quelle dell'onorevole Salaris; ma rettificando parecchie cose da lui dette, che io diversamente vedo, e diversamente apprezzo. Vi prometto di essere brevissimo, ed in pari tempo vi prego a ritenere che quanto sarò per dire non è solamente l'espressione del mio sentimento individuale, non è solamente il mio avviso, ma anche quello degli altri onorevoli colleghi che hanno firmato questa domanda di interpellanza.

Or bene, comincio dal riflettere, come sia vero che tutte, o pressochè tutte le reti ferroviarie in Italia abbiano trovato ostacoli quasi insormontabili; subirono, e passarono delle fasi pericolose prima di giungere alla loro perfetta sistemazione: le leggi che tutt'oggiorno ci vengono presentate per rettificazioni di convenzioni antiche e per approvazione di nuove lo provano luminosamente. Epperò non trovo malvolere, nè miltalento nella Camera, nè nel Governo se le ferrovie di Sardegna hanno anch'esse trovato ostacoli gravi, e talvolta pressochè insormontabili. Lo attribuisco invece a fatalità quasi sempre, ad errore qualche volta; ma

la volontà efficace, e ferma, che la Sardegna venisse dotata di una completa rete ferroviaria, non venne mai meno nel Parlamento, nè nel Governo. Ed infatti tutte quelle convenzioni, alle quali l'onorevole Salaris alludeva e delle quali tesseva lucidamente la storia, provano che, se andarono fallite, colpa non vi fu nè nel Parlamento, nè nel Governo; sibbene la fatalità fece sì che andassero prive di effetto. Nè il Parlamento, nè il Governo si ristettero mai, finchè non venisse proposta ed approvata quella ultima legge e quella ultima convenzione, in virtù delle quali oggi giorno se non tutte le ferrovie, almeno oltre la metà delle medesime abbiamo compiuto.

Forse così discorrendo passerò per ottimista; e sia pure; amo meglio essere un buon ottimista, che far professione d'incontentabile.

L'onorevole Salaris esaminando le convenzioni e le leggi che si succedettero, si fermò sopra la prima, quella cioè nella quale era stabilita una garanzia chilometrica di nove mila lire, e si consegnavano 200,000 ettari di terreni, con vocabolo più o meno barbaro, detti *adempriabili*.

A questo riguardo farò notare che ben diceva l'onorevole Salaris, non aver quei terreni il vero carattere di *adempriabili*, e molto meno quello di demaniali, ma potersi ben-ì veramente chiamare beni comunali.

Tuttavia questi beni la società non li prese, e quella convenzione andò fallita.

Ora, domando io: perchè quella convenzione non approdò? Gli è che la società non ebbe forse i capitali necessari, non ebbe di certo l'intelligenza alta che si richiedeva per trar profitto di tutti quei beni. È lusinghiero al cupido sguardo lo impossessarsi di larghe estensioni di terreno, ma ritrarne poi tutti quei vantaggi che prima se ne riprometteva, riesca cosa molto difficile e molto ardua.

La società infatti, la quale con 9000 lire di garanzia al chilometro non poteva costruire le ferrovie, non prese i terreni *adempriabili*, e non ne fece più nulla.

Colla seconda convenzione i 200,000 ettari di terreno li riprese lo Stato, il quale aumentò la garanzia chilometrica da 9000 a 12,000 lire, diede cioè 3000 lire per chilometro in più. E gioverà notare che queste lire 3000 di più non rappresentavano altro se non che il corrispettivo dei profitti che lo Stato poteva realizzare da quei 200,000 ettari di terreno.

Infatti, quei 200,000 ettari di terreni furono valutati dallo Stato per 22 milioni di lire, come si trova scritto nella relazione alla legge che il Sella, per la vendita di quei beni, presentava alla Camera

nel 21 gennaio 1873. Aggiungendo a questo valore di 22 milioni l'imposta che, una volta alienati questi beni, il Governo avrebbe dovuto ritrarne, la quale, a calcolarla poco, non potrebbe essere minore di lire 2 all'ettaro, si ottiene per risultato il reddito di un milione e mezzo di lire, somma la quale corrisponde, anzi oltrepassa le 3000 lire di garanzia a chilometro, ritenendo quale è realmente, la rete ferroviaria sarda, non maggiore di 400 chilometri.

Neppure con questa convenzione, neppure con questi patti si andò avanti, le cose restarono nello stato primitivo.

Venne per ultimo, sorvolando sopra altre condizioni proposte e fallite, la legge del 28 agosto 1870. È in virtù di questa legge che noi vediamo oramai costrutte le linee del primo periodo.

E per questi tratti costrutti trovo giustissima la riflessione che faceva l'onorevole Salaris. Il prodotto chilometrico medio di essi nel 1874 fu di 5839 lire; furonvi certe sezioni le quali oltrepassarono le lire 12,000.

Ma in questo punto gioverà ricordare che la società, la quale esercita queste ferrovie, ben lungi dall'aver interesse a che il prodotto chilometrico cresca, lo ha invece a che non superi le 9000 lire; e ciò avviene, perchè, non so con qual criterio, nell'articolo 7 della convenzione sta scritto:

« Lo Stato garantisce per tutta la durata della concessione un annuo prodotto netto di lire 12,000 per ogni chilometro di strada in esercizio. »

« Nella determinazione dei compensi che, in vista dell'accordata guarentigia, potessero essere dovuti alla società, le spese di manutenzione ed esercizio saranno tassate al 50 per cento degli introiti.

« Però per i primi 5 anni immediatamente successivi all'apertura di ciascheduna linea o sezione di linea, e qualora il prodotto lordo dell'esercizio sulla medesima non superi la misura di lire 10,000 al chilometro, le spese prementovate saranno valutate ai $\frac{2}{3}$ del vero prodotto lordo verificato. »

Da questo articolo si desume chiaro che, ove il prodotto chilometrico raggiunga le 10,000 lire, la società ha molto a perdere, e quindi, grande parte del suo vantaggio sta nel tenere il prodotto chilometrico lordo più basso di 10,000 mila lire, acciocchè, invece di prendere il 50 per cento, prenda essa per ispesse di esercizio i $\frac{2}{3}$; la cosa è chiara.

Accetto eziandio e trovo giustissima la riflessione dell'onorevole Salaris per spiegare come il profitto chilometrico che si ritrasse da queste sezioni costrutte non abbia preso quello sviluppo che noi sardi intimamente sappiamo avrebbero dovuto ac-

quistare, se nel tracciato ed in altre questioni in errori gravi non si fosse incorso.

È indubitabile che nel tracciato si lasciarono o scartarono dalle linee paesi considerevolissimi, e tra questi giova menzionare Sanluri, cospicua borgata agricola e commerciale, che non so per quale fatalità fu scartata. Sembrerebbe quasi che in alcuni punti siasi fatto apposta; chè in altro modo non si potrebbe lo sconcio spiegare.

Abbiamo l'ultima linea *D*, quella che pone in comunicazione Sassari con Ozieri, la quale, lo credereste, signori, fu arrestata a nove chilometri di distanza dalla città di Ozieri, senza esservi una via rotabile che conduca alla città, nè tampoco un ponte sopra un torrente che nella stagione invernale riesce non solo di difficile, ma di pericoloso tragitto.

Or bene, eccone la spiegazione.

Quando, partendo da Sassari, la ferrovia si incontrò davanti la spesa di una non breve galleria, e di un viadotto, siccome la società rifuggiva dalle spese considerevoli, chiese al Governo l'autorizzazione di girare la collina e quindi allungare la via ferrata di sei chilometri. Il Governo glielo consentì.

Biasimerò io la sua condotta in questo caso? Mai no.

Il Ministero dei lavori pubblici fece benissimo perchè non si poteva pretendere che una compagnia ferroviaria costruendo in Sardegna, dovesse, per abbreviare di sei chilometri la strada, incontrare la spesa enorme di un *tunnel* di parecchi chilometri, e tanto più che lo studio geologico di quei terreni lasciava supporre che si sarebbero incontrati dei volumi di acqua non piccioli e che avrebbero importato un dispendio ben grave. Si costrussero quindi sei chilometri di più.

Ma quando si trattò di avvicinarsi ad Ozieri, si trovarono al corto, chè mancavano appunto quei sei chilometri, e lo stesso Governo che si credè autorizzato ad aumentare il tracciato di sei chilometri al principiare, non si trovò autorità bastevole ad oltrepassare di sei chilometri la lunghezza del tracciato, quando si trattava di raggiungere Ozieri.

Ora, che cosa ne è avvenuto? Quello che doveva avvenire: questo tronco resta improduttivo, chè non potrebbe essere altrimenti; oltre che naturalmente si eccitò un senso di disgusto e di dispetto in tutti i cittadini di Ozieri e di quel circondario; imperocchè odano a 9 chilometri fischiare la vaporiera, sappiano spesi i quattrini dallo Stato, ma non ne possano approfittare.

Di un tratto di ferrovia tra la stazione di Cagliari e la banchina del porto, credo non abbia fatto parola l'onorevole Salaris; ma è certo che, trat-

tandosi di pochi metri, se il Governo ne avesse autorizzato la costruzione, il prodotto di tutta la sezione sarebbe non solo duplicato, ma senza fallo triplicato. Molte miniere, trovandosi prossime a Cagliari, si sarebbero allora servite della ferrovia per i trasporti; mentre oggi invece conducono tutto il minerale per le strade rotabili onde evitare il doppio trasbordo, siccome quello che importa il 20 per cento sulla spesa di trasporto.

Mi si potrà rispondere che quel tratto di ferrovia toccherebbe al municipio costruirlo e non al Governo. Ma il municipio non potè ancora farlo, perchè la costruzione della ferrovia non è completa, la stazione non è definitiva.

Il Governo ha creduto bene di non costruire, e le perdite toccarono allo Stato, che paga la garanzia e non ne ritrae i frutti che dovrebbe.

Di una ferrovia che avrebbe messo in comunicazione colla linea principale la miniera di Monteponi, parlò il Salaris, ma non mi risulta che egli abbia fatto notare come questa cospicua miniera meritasse speciali riguardi dal Governo, avvegnachè non si tratti di favorire una società privata, sibbene una miniera che è proprietà demaniale.

Il Governo doveva prevedere che i benefici fatti a quella miniera erano resi ad una proprietà dello Stato. La concessione di Monteponi va a scadere tra due o tre anni.

Vi sarebbe stato da costruire un altro breve tratto, da Domus Novas a Orosei. Tutti questi piccoli tratti avrebbero potuto duplicare gli introiti, eppure non importavano più di otto chilometri di maggiore percorrenza, ciò che vale quanto dire, per risparmiare otto chilometri, si è rinunciato a tanti e tanti profitti che legittimamente il Governo doveva realizzare.

Costrutte le linee del primo periodo, abbiamo di fronte quelle del secondo.

A seconda dell'articolo 6 della convenzione 24 marzo 1869, ecco la grave questione: il Governo deve o non deve interpellare la società se intenda costruire le linee del secondo periodo?

A stare alla lettera dell'articolo, o per dirlo più esattamente, al parere di molti giurisperiti che ne hanno fatto oggetto di studio accurato, il Governo sarebbe assolutamente obbligato. Però è giocoforza convenire, per essere giusti ed imparziali, che molti altri giurisperiti furono di avviso contrario. Or bene, conviene pur dirlo, gli avvocati che opinano per il sì potranno, sol che lo vogliano, parlare per otto giorni difendendo la loro tesi, ma potranno altresì parlare per eguale tempo gli altri che sostengono la tesi contraria; e, non vorrei che gli avvocati se la avessero a male, forse non si potrebbe dire *rara*

avis, quegli che da solo facesse entrambe queste parti.

Il fatto è però, che l'articolo non è chiaro, non è scritto con quello stile lucido, e con quelle castigate espressioni, che nei testi delle convenzioni e delle leggi tutti bramiamo, e che pur troppo sovente vediamo mancare. Sono però d'avviso che, esaminando lo spirito della convenzione, seguendo lo spirito della Camera che l'approvò e del Ministero che la propose, tutti senza tema di errare debbano venire nella conseguenza che il Governo e la Camera, scrivendo quell'articolo, intendevano che le linee del secondo periodo fossero costrutte successivamente a quelle del primo. Ma vi è un precetto formale per cui il Governo debba inesorabilmente, appena spirato il 31 dicembre, procedere a questo atto d'interpellanza; oppure il Parlamento ha lasciato libero il ministro di farlo a suo talento, arbitro insomma di costruire queste linee del secondo periodo solo quando lo creda opportuno?

Non posso ammettere nè l'una, nè l'altra ipotesi. Credo invece che la convenzione non volesse tener vincolato il ministro, a dover procedere immediatamente, dopo il 31 dicembre, giorno per giorno, ad interpellare la società; ma dall'altro canto non si può ragionevolmente presumere che abbia voluto lasciare arbitro il ministro di iscrivere o non iscrivere nel bilancio le somme necessarie per queste costruzioni; di costruire o no questa rete ferroviaria, abbandonando in sua piena ballia le sorti di due provincie, dell'isola intera. Credo quindi che in questo caso piuttosto debbasi procedere con la scorta del buon senso, con la scorta della interpretazione, piuttosto che con i termini strettamente legali.

D'altronde, per venire a conseguenze esatte, sarebbe giusto, almeno io lo credo, che ci rendessimo ragione del perchè il Governo sfugga dal procedere a questa interpellanza.

Or bene, la spiegazione è precisa e chiara. Nel susseguente articolo 7 della convenzione sta scritto che, ove la società ricusi di procedere alla ulteriore costruzione della linea, il Governo sia obbligato al riscatto, secondo i termini previsti dallo stesso articolo.

L'onorevole Salaris, l'onorevole Parpaglia, l'onorevole Sulis ed altri dicono che quest'articolo non impone al Governo questo riscatto.

Eccoci dunque da capo allo stesso fatto dell'articolo precedente.

Vi sono molti altri giurisperiti che si ostinano nel dire che il Governo sia obbligato al detto riscatto, qualora la società rinunzi ad intraprendere le nuove costruzioni. A conforto di questi giurisperiti vi è il parere del Consiglio di Stato, il quale

disse al Governo: badate che potrete essere obbligato al riscatto.

È appunto sotto il peso di questo temuto riscatto che il Governo non vuol trovarsi. E ricordiamo che non si tratta già di interpellare genericamente la società se intenda continuare nella costruzione delle linee, sibbene di interpellarla se intenda continuare cogli stessi patti, e colle stesse convenzioni accettate per le linee del primo periodo.

Il Governo sa pienamente, che ai patti con cui furono costruite le linee del primo periodo, nè questa, nè altra società accetterebbe di proseguire quelle costruzioni; e sa altresì che la presente compagnia esplicitamente protestò di non volere proseguire nei lavori. Ed in prova, questa medesima società con memoriali del 19 maggio 1873, 3 giugno 1873, 29 agosto 1873, 4 marzo 1874, e finalmente 5 aprile 1874, scriveva al Governo di non potere intraprendere la costruzione delle linee del secondo periodo, e quindi, fin d'allora, esortavalo ad aprire trattative per nuovi patti e nuova convenzione.

Doveva dunque il Governo esporsi al pericolo di un riscatto e fare un'interpellanza, la quale non poteva avere altro effetto, tranne quello che sappiamo, cioè che la società ripetesse, come già le cento volte aveva detto, agli stessi patti non potere consentire assolutamente ad addossarsi la costruzione delle linee del secondo periodo?

In seguito a ripetute premure dei deputati sardi, il Governo acconsentiva ad aprire trattative con la medesima società, laddove dessa spontaneamente avesse rifiutato d'intraprendere la costruzione delle altre linee, però senza esigere la interpellanza formale del Ministero.

Ebbene, che fece la società? Nel 27 aprile 1875, notificò per atto d'uscire al Ministero una protesta con cui si duole di non essere stata interpellata a norma dell'articolo 6 della convenzione.

Che cosa prova tutto questo? Prova che alla società torna molto comodo di adagiarsi nella migliore posizione in faccia al Governo, riservandosi a scegliere tra un riscatto vantaggioso, o lo imporre quei patti che le torneranno più lucrosi per proseguire nella costruzione della linea.

E qui notate, o signori, che io non biasimo la società; ben lungi da ciò, non posso che farle elogi, poichè ha compiuto esattamente i suoi impegni, e l'ultima linea, non ha guari costruita, fu trovata dagli ispettori che la esaminarono, bene eseguita ed in uno stato soddisfacentissimo. Trovo però che, se la società ha dal suo canto ragione di tirare l'acqua al suo mulino, non devesi neppure dall'altro preten-

dere che il Governo si tenga troppo esposto alle pressioni ed alle esorbitanze della società medesima. Ed è perciò che io vorrei che il Governo restasse libero in faccia alla società; tanto più che l'esperienza dimostra come le società industriali e commerciali diventino intrattabili a misura che si lusingano di trovare articoli di legge a loro favore; ma quando si vedono trattate da mano giusta sì, ma robusta, forte e libera, allora diventano molto più trattabili ed arrendevoli.

D'altronde, se non fosse stato necessario lo accordare questa latitudine al Governo, perchè la legge del 28 agosto 1870 confermava quella divisione in due periodi? Perchè non fece una sola convenzione, un solo contratto per tutta intera la rete? Il Parlamento ed il Governo videro la difficoltà di costruire le linee di secondo periodo agli stessi patti segnati per il primo, e perciò non potè mai venire in mente a nessuno di stabilire che la passata convenzione tenesse vincolato il Governo, quando si doveva assolutamente farne una nuova!

Ciò che val quanto dire che la Camera d'allora intravide la difficoltà, la misurò, la calcolò, ma non volendo o non potendo defuirla, la girò. Il gruppo viene oggi al pettine, la difficoltà torna in campo, ed è mestieri si sciolga; ma non si deve risolverla fuorchè con una nuova convenzione che il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento. In questo modo soltanto la difficoltà sarà eliminata.

L'onorevole Salaris parlò dell'agitazione che nacque in Sardegna, quando, terminate le linee del primo periodo, si vide che non s'intraprendeva immediatamente la costruzione delle altre, e che il Governo non s'affrettava ad interpellare la società, nè ad aprir trattative.

Era giusto, signori, che quest'agitazione sorgesse. Province e comuni affrontarono ingenti spese per strade ordinarie nella prospettiva di questa ferrovia; si trovano quindi sconfortate quando temono che la costruzione si arresti alla sola linea del primo periodo.

Tuttavia l'ordine, la legalità non furono turbati, nè quel popolo li violerà giammai. I Sardi sentono calda la fantasia, ma sentono anche vivo l'affetto per la patria italiana. Non perdonarono che tardi alla memoria dell'illustre conte Cavour, il non avere presto e risolutamente smentita la voce che in quei giorni correva, che insieme a Nizza e Savoia egli avrebbe ceduta anche la Sardegna allo straniero.

Del resto, in simili frangenti tutti i paesi si scuotono, e doveva scuotersi anche la Sardegna. A noi frizza ancora quel detto del conte Bogino a Carlo Emanuele: « Maestà, diceva il conte Bogino, voi

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

governerete sempre facilmente i vostri popoli, se i Liguri lascerete arricchiare con libertà di traffici, i Piemontesi blandirete con le onorificenze, e adeschereete i Sardi con buone speranze. »

Queste parole le abbiamo udite da bambini, e, lo ripeto, frizzano ancora.

Che il Governo assicuri alla Sardegna la costruzione delle linee ferroviarie del secondo periodo, prometta tutta la sollecitudine conciliabile collo stato delle finanze italiane, e si acqueteranno gli spiriti, e rinascerà la fiducia.

Per ultimo dirò che, ove la Camera si allarmasse di soverchio per questa costruzione delle linee del secondo periodo, e credesse che la spesa, cui il bilancio dello Stato dovrebbe soggiacere, sarebbe enorme, come per lo più avviene quando trattasi di ferrovie, s'ingannerebbe a partito.

La spesa, nella pessima delle ipotesi, non potrà risultare cospicua così come la Camera potrebbe attendersela, ed il Governo sembra paventare.

I chilometri costrutti già, con insieme quelli otto chilometri che, come dissi a principio, vorrei aggiunti, calcolandoli quali realmente sono a lire 12,000 di indennità chilometrica, danno 2,472,000 lire.

Aggiungendo 192 chilometri da costruire, comprendendo nel numero anche quelli che condurrebbero da Terranova-Pausania al Golfo degli A-ranci, calcolandoli, come dissi nella peggiore ipotesi, darebbero lire 3,456,000.

In tutto lire 5,928,000.

Ma da questa somma cospicua sarà mestieri sottrarre: 1° il reddito dei terreni ademprivili, calcolato, come più sopra dissi, in lire 1,500,000.

Le manutenzioni stradali, passate e da passare a carico delle provincie, le quali, dovendo eccedere i 600 chilometri, e non potendo suporsi minore di lire 650 per chilometro, tra manutenzione ordinaria e riparazioni straordinarie per frane, ponti, ecc., darebbero di necessità una somma non minore di lire 390,000.

I servizi postali marittimi, per i quali si spendono oggi due milioni di lire, dovranno porgere sorgente di non piccolo risparmio; giacchè le corrispondenze che oggi partono da Livorno per recarsi a Cagliari od a Porto-Torres, punti estremi dell'isola, andranno allora da Civitavecchia o Fiumicino a Terranova. Unendo a questa economia quella dei servizi postali terrestri, non sarò tacciato di esagerazione se fisso una somma complessiva di lire 1,000,000.

E così, anche ritenendo improduttive affatto le ferrovie sarde, l'onere sarebbe di lire 3,380,000.

Ma invece di restare improduttive, tutto fa spe-

rare che la rete ferroviaria completa raggiungerà, ed anche oltrepasserà, il reddito lordo chilometrico di 12,000 lire.

Ed in questo caso, anche concedendo 7000 lire per spese di esercizio, ed in qualsivoglia misura vogliano dividersi le 5000 lire residue, è certo che lo Stato potrà fare assegnamento sopra un profitto chilometrico di 3000 lire, che ammonterebbe a lire 1,194,000 che, venendo in detrazione delle precedenti lire 3,038,000, lascia alle finanze un onere di lire 1,844,000; onere che davvero nessuno vorrà credere insopportabile per una ferrovia piena di liete previsioni per l'avvenire.

Nè vo' calcolare le tasse che il Governo ritrarrebbe per ricchezza mobile, trasporti, prodotti telegrafici, ecc., avvegnachè l'onorevole ministro sappia farlo ben meglio di me.

Ma le linee daranno poi un prodotto chilometrico lordo di dodicimila lire? Sebbene paia a prima giunta esagerata questa previsione, tuttavia non riuscirà tale a chi prenda a considerare quale sviluppo nei trasporti di merci e nel numero dei viaggiatori debba indurre la progressiva e sollecita costruzione delle vie rotabili provinciali e comunali.

La miniera di Montevecchio, tra le più ricche di Europa, è in via di terminare la costruzione di una ferrovia propria, con cui si porrà in comunicazione colla linea ferroviaria nella stazione di San Gavino.

Ricordi la Camera la produzione mineraria sempre crescente; ricordi la colonia italiana di Tunisi, in faccia alla quale trovasi il bello e sicuro golfo di Cagliari; ricordi le saline, forse le prime d'Europa, e veda poi se abbiamo ragione prevedendo 12 mila lire di prodotto lordo chilometrico.

Pensi la Camera allo sviluppo duplicato e triplicato della produzione agricola.

Rifletta altresì che, compiuta la rete ferroviaria, saranno possibili quelle colonizzazioni che finora per mancanza di viabilità, e per difetto di intelligente direzione, andarono a vuoto.

In Sardegna è lecito sperare in profitti vistosi, solo che in avvenire sovengano il coraggio, la scienza e la sagacia.

Finirò il mio dire facendo noto ai miei colleghi che ho assistito alla prima adunanza del Comizio popolare in Cagliari, come solo deputato che quivi si trovasse presente.

Vi era luogo, o signori, ad insuperbire per lo appartenere ad una cittadinanza la quale sapeva mostrare, alla fermezza di carattere, accoppiati la moderazione e l'amore dell'ordine. Io presi la parola, come credetti fosse dover mio; dissi che il tempo delle declamazioni vane era passato da un pezzo; dissi essere ingiusta e deplorabile la trista

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

smania di voler dipingere il Governo come sistematicamente avverso al bene e alla miglioria del popolo; dissi ingiusto segnare il Parlamento come una accolta di persone tepide nel bene ed inerti nell'impedire il male; proclamai la fede nel Governo costituzionale, chè il buon diritto sarebbe stato esaudito e la legge osservata.

Promisi, a nome dei miei onorevoli colleghi, facendo a fidanza colla Camera e col Governo, che le brame di quella eletta cittadinanza sarebbero state esaudite. Saremo noi, deputati sardi, smentiti? Dovremo arrossire? Voi non lo permetterete.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Risponderò veramente con molta brevità all'onorevole Salaris, di cui riconosco tutta la moderazione nella sua interpellanza, e ne lo ringrazio, come pure alle osservazioni dell'onorevole Umana. Essi, per diverse vie, sono arrivati all'incirca allo stesso scopo.

Esorrò sommariamente il mio concetto e del mio collega il ministro dei lavori pubblici.

La legge del 1870 ha realmente disposto che le ferrovie sarde fossero compiute, dico tanto le linee del primo periodo, quanto quelle del secondo; non vi è dubbio che l'intenzione della legge è chiara.

Non è però chiaro del pari, anzi non è prefinito un termine alla costruzione delle linee del secondo periodo; ma è evidente ancora che il non esserci termine, non implica che ciò debba rimandarsi indefinitamente, avvegnachè ciò contraddirebbe al senso della legge, alla verità. Vi sarebbe direi quasi un inganno, certo una delusione: non si fa una promessa a tempo indefinito.

Il Governo però deve preoccuparsi grandemente della situazione finanziaria del regno rispetto alla costruzione delle linee del secondo periodo. Fu fatta molta ressa, e l'onorevole Salaris anche oggi ci ha chiesto il perchè non abbiamo interpellato la società costruttrice delle linee del primo periodo se voleva costruire anche quelle del secondo. Noi non abbiamo creduto nè crediamo di ciò fare. E perchè? Perchè anche qui non ci sembra esserci un obbligo positivo, perchè la risposta della società la conosciamo *a priori*; ce l'ha fatta sapere, non per atto d'uscire, come voleva l'onorevole Salaris, ma con dichiarazioni scritte. Eppoi, chi non sa che la società attuale si trova in condizioni tali che non le permetterebbero di costruire agli stessi patti le linee del secondo periodo, le quali presentano ancora più difficoltà delle prime?

Dunque non c'era obbligo per noi di tempo; sapevamo perfettamente quello che la società ci avrebbe risposto; infine c'era un pericolo grave, quello di dover fare il riscatto delle linee del primo periodo.

Io sono dell'opinione dell'onorevole Salaris. Ho studiata la questione, ho letta la sua memoria quella dell'onorevole Salis ed altre ancora, e credo che il riscatto non discenda necessariamente dall'interpellazione, che non sia un fatto conseguente; ma il solo dubbio che il riscatto diventasse un obbligo giuridico, obbligo che avrebbe portato al Governo un carico di un milione e mezzo o due milioni di più di quelli che ha già iscritti per le garanzie ferroviarie, parvemi tal cosa da dovere arrestare ogni buona volontà. Inoltre a che scopo dovevamo interpellare la società? Per costringere noi stessi a fare le linee del secondo periodo.

Non l'abbiamo negato mai che la legge del 1870 vuole che queste linee siano costruite. Dunque su questo punto mi sembra che le forme del procedimento, l'interpellanza alla società, tutto ciò che da alcuni si considerava come essenziale, sia assolutamente accessorio; l'essenziale è questo, che la legge del 1870 vuole che le ferrovie sarde siano compiute, comprese quelle del secondo periodo.

La legge però non determina un tempo; indefinito non può essere; resta a definirlo.

E qui, o signori, debbo rivolgermi al patriottismo stesso dei Sardi; debbo fare loro riflettere che nelle condizioni in cui versa la finanza italiana, una presura troppo viva, un affrettare quel naturale tempo, che pure è necessario per compiere tante cose iniziate nel passato, sarebbe improvvido e dannoso: e non dubito che le popolazioni della Sardegna, mentre devono contare seriamente, e sicuramente che i loro voti saranno adempiuti, comprenderanno ancora che vi occorrerà un certo tempo, una certa progressione maggiore di quella che avremmo se fossimo in migliori condizioni finanziarie.

Ecco la posizione la quale è stata già delineata dall'onorevole Umana con una frase che io faccio mia, procedere con quella sollecitudine che la finanza italiana può permettere.

Ma una lacuna vi è, e questa lacuna viene dalla legge del 1870, la quale lascia indefinito il termine, e la indeterminatezza del tempo può porgerci appunto il destro a credere che l'Italia non voglia adempiere ciò che la legge del 1870 prescrive: questa lacuna deve essere tolta.

I Sardi hanno in ciò perfettamente ragione, ma il Governo non può altro fare se non che prendere impegno che alla nuova riunione della Camera esso presenterà un progetto di legge, col quale questa lacuna sarà riempita; e così i loro desiderii saranno soddisfatti. Ma nello stesso tempo il Governo confida che essi comprenderanno la necessità di procedere conformemente alla condizione delle nostre finanze; fa asseguamento poi sul Parlamento,

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

il quale dovrà provvedere i mezzi di riparare a questo, che sarà certamente un maggiore onere nel bilancio.

E qui non voglio nè debbo lasciare la Camera in illusione. Tutte le cose che ha dette l'onorevole Umana sono vere, ma non le credo nelle proporzioni che egli le stima. Io credo che qualche cosa certamente daranno di più le ferrovie, quando i tronchi saranno fra loro congiunti; questo è naturale, perchè le ferrovie a tronchi rendono meno di quelle riunite. Certamente il passaggio delle strade nazionali alle provincie può risparmiare allo Stato lire 160,000 all'anno; qualche cosa può trovarsi ancora nella diminuzione delle sovvenzioni marittime; forse ci sarà anche qualche combinazione nelle sovvenzioni marittime possibile a quell'epoca; tutto ciò lo ammetto, ma siamo ben lontani dal compensare le spese che cagioneranno le ferrovie del secondo periodo, le quali, essendo, se non mi inganno, dell'estensione di 194 chilometri, daranno un onere molto grave.

I compensi accennati sono una cosa molto scarsa dirimpetto all'onere delle finanze. Pure lo Stato dovrà eseguire la legge; e il Governo farà il debito suo, presentando alla Camera, quando si riunirà, un progetto di legge che colmi la lacuna di che ho parlato; ma, ciò facendo, conterà da un lato sul patriottismo dei Sardi, che non vorranno affrettare eccessivamente le cose, e dall'altro sul patriottismo di tutti gli altri fratelli italiani, i quali non vorranno negare al Tesoro quelle entrate che saranno necessarie per poter mettere nel bilancio questo nuovo onere.

Io spero che gli onorevoli interpellanti saranno soddisfatti di questa mia dichiarazione, la quale ha almeno il merito di essere chiara ed esplicita, e di non lasciare alcun dubbio sulle intenzioni future del Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Salaris, è soddisfatto di questa risposta?

SULIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non può parlare che l'onorevole Salaris.

SALARIS. Cedo la parola all'onorevole Sulis.

PRESIDENTE. Ella sa che le interpellanze non ammettono discussione. Non può parlare che il deputato Salaris. Dichiarare se è soddisfatto o no.

SULIS. Siccome ho sottoscritto anch'io l'interpellanza...

PRESIDENTE. Mi permetta; ella comprende bene che non si può fare una discussione. Io sono in obbligo di richiamare ciascuno all'adempimento dei propri doveri.

SALIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non posso accordargliela. Non è che uno che può svolgere l'interpellanza e fare risposta.

Parli l'onorevole Salaris.

SALARIS. Io sono dolentissimo di dover fare pubblica dichiarazione del disaccordo in cui mi trovo coll'onorevole deputato Umana; ma omai dal suo discorso, e dal fatto stesso che io presentai la domanda separata d'interpellanza, la Camera è stata fatta accorta del profondo dissenso che separa me da lui; dissenso che non è di forma ma di sostanza.

Io non rispondo alle sue osservazioni, primo, perchè non le ho ascoltate; secondo, perchè io ho parlato per mio conto, e senza mutare una delle mie convinzioni. E quando parlo della mia terra nativa, la parola esce sempre dal cuore, senza che abbandoni mai al cervello le chimiche distillazioni di questa o quella formola di parole fredde, ma di parole che significano niente, o poco meno che niente.

Ho parlato per conto mio, assumendo in faccia al paese la responsabilità dei miei atti, e respingendo quella che avrei assunto incaricando di parlare in nome mio il deputato Umana.

Ora risponderò all'onorevole presidente del Consiglio.

Io mi aveva proposto di entrare in larghissime considerazioni finanziarie nello svolgere la mia interpellanza; ma ne fui impedito da un dispiacevole incidente. Non lo faccio ora, e facendolo allora mi sarei sempre astenuto da certi noiosi dettagli, come non avrei mai letto memoriali della società, ai cui interessi mi sarei tenuto estraneo in questa discussione, nella quale per me stava la Sardegna in cima ai miei pensieri. Ma ciò può essere questione di affetto, e di modalità di affetto, e nell'una e nell'altra sarà sempre il mio cuore l'arbitro mio, sicuro che non m'inganna.

Le risposte dell'onorevole presidente del Consiglio mi chiamano a seriamente pensare a quello che debbo dire.

Io comprendo, che il signor ministro, conoscendo quali sieno le intenzioni della società, sia nella determinazione di non interpellarla.

Io che a questa formalità non do che il peso che merita, non sarò colui che gli farà istanza, perchè la compia. L'onorevole Minghetti crede negli interessi che rappresenta di non farla, e sia; ma ad un patto, che l'indugio di questa formalità non sia più posto innanzi come ostacolo a provvedere alla costruzione delle linee di secondo periodo. Così intendeva rispondere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ad una di lui interruzione sulla efficacia od inefficacia di quella interpellazione.

In quanto al timore o al dubbio dell'obbligo o non obbligo del riscatto, mi compiaccio nell'udire,

dal presidente del Consiglio pubblicamente dichiarare, che inclina nel mio avviso. Ora, se anche dopo avere sostenuto questa opinione io potevo ancora dubitare di essere nel vero, questa sua recisa dichiarazione distrugge completamente ogni ombra di dubbio, e mi conferma ancora più nel mio convincimento.

E dicano pure il contrario i consulenti della società, io osservo che essa non ha promosso la questione del riscatto; e da questo suo non fatto io arguisco, che anche la società dubita fortemente di avere il diritto a chiedere dal Governo il riscatto delle linee costruite.

Il Governo, sa che alle condizioni espresse nell'ultima convenzione, la società nè accetta, e diciamolo pure senza riserve, non potrebbe accettare la costruzione delle linee di secondo periodo; nè vi sarà certo altra società che possa assumere codesta costruzione a quelle stesse condizioni.

Di ciò si era convinti anche prima di stipulare la convenzione 24 marzo 1869 e dalla società, e dal Governo stesso.

Questo convincimento, nell'una e nell'altro indusse entrambi a spezzare la concessione primitiva, a farla in due pezzi, come fu fatta, allo scopo di abilitare la società alla costruzione almeno delle linee, che non presentavano il bisogno di più gravi dispendi.

Ora la necessità di patti migliori, anzi dirò di patti più equi, a me parrebbe evidente, e questa necessità di certo non può sfuggire nè all'onorevole presidente del Consiglio, nè all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io ricordo che la Commissione parlamentare del 1870, dopo maturi studi volle veder chiaro in questo spezzamento della concessione, e non mancò d'interrogare il ministro dei lavori pubblici di quel tempo, per conoscere più sicuramente lo scopo; e ricordo con compiacenza che le spiegazioni ministeriali ebbero per effetto, che la Commissione si confermasse sempre più nei suoi giusti apprezzamenti, ed unanime riconoscesse la necessità di un articolo di legge per porre in sicuro a favore della Sardegna la costruzione della rete completa; dappoiché la società, nè altri avrebbe costruito le ultime linee per la convenzione 24 marzo 1869. Le linee a costruirsi hanno le loro difficoltà, ed il ministro dei lavori pubblici, non ha che a rivolgersi ai suoi ingegneri onesti e intelligenti, e questi non mancheranno di rispondergli che è follia sperare la costruzione di queste ultime due linee per la indennità chilometrica di lire 12,000. Se davvero si presentasse altra società promettendone a questi la costruzione, io dubiterei assai della serietà dell'assun-

zione, e temerei fortemente di qualche inganno che potrebbe essere scontato con la vita di molti.

Una società che facesse questa promessa parrebbe a me il pezzente che chiedesse il prestito di un milione; la società non sarebbe che nell'inganno; quella società costruirebbe quelle linee al modo stesso che il pezzente restituirebbe il milione. Bisognerà dunque, quando si è convinti della giustizia di farlo, far patti più equi, perchè allora sarà possibile una seria convenzione con gente seria, che assume un'impresa per condurla a termine. Altrimenti è impossibile che la serietà s'immischi nelle cose da ridere, impossibile, impossibile.

Io non credo sia un buon sistema porre sempre le società industriali che hanno da fare col Governo, sotto torchio, e spremerele fino all'ultima goccia di sugo; con siffatto sistema, niuno farà contratti col Governo.

Con la società delle ferrovie sarde si tenne questo sistema; questa società fu posta al torchio e davvero ha dato tutto il sugo che poteva, quando riuscì a costruire i 46 chilometri che costituiscono la linea *D*, che io ritengo ancora incompleta, e che dovrà essere completata avvicinando, quanto sarà più possibile, ad Ozieri la stazione. E se ciò verrà fatto, come spero, perchè è giusto, lo Stato vi avrà il tornaconto, perchè la città di Ozieri oggi è il centro di un ramo importantissimo di negozio. Si pretenda dalle società industriali tutto ciò che si deve, ma non più in là. Ora, pretendere oltre, io credo che sia lo stesso che volere che le società falliscano, o che le linee del secondo periodo non siano fatte.

L'onorevole presidente del Consiglio invocava il mio patriottismo; faceva anche appello al patriottismo dei Sardi; egli con molta abilità pone me e i miei conterranei in una delicatissima posizione.

In verità, questo patriottismo non manca in me, e lo dichiaro, non manca nei miei conterranei. Noi Sardi ci rendiamo conto di tutte le difficoltà che circondano il Governo, e sappiamo tacere a tempo, come a tempo parlare. Ne vuole le prove, onorevole presidente del Consiglio? Le abbia queste prove nella discussione della legge sull'aumento del prezzo dei tabacchi; l'abbia nel silenzio della discussione della legge per il carcere giudiziario di Milano; in una parola l'abbia nel nostro silenzio per la inescuzione di altre leggi di altre opere pubbliche. Ma creda, onorevole presidente del Consiglio, il tacere sul compimento delle ferrovie, non sarebbe atto di patriottismo; no, sarebbe atto tacitamente ostile ai veri interessi dello Stato.

Ma, dopo che l'onorevole presidente del Consiglio, promette di presentare alla riapertura del Parla-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

mento un progetto di legge per provvedere alla costruzione delle linee ferroviarie sarde, io credo inutile ogni ulteriore discorso, e resta giustificato il suo e il mio patriottismo. Io faccio assegnamento su questa solenne promessa, e sia che il progetto di legge si presenti per approvare qualche convenzione, sia per autorizzare la diretta costruzione delle linee, io non ne farò questione; perchè non sono, e non sarò in Parlamento il patrono di alcuna società.

Non una ma più volte scrissi e pubblicai, che era conveniente che il Governo fosse forte rispetto alle società industriali, e non porlo in difficili condizioni nelle quali dovesse dalle medesime ricevere la legge. Il coltello nè al Governo, nè alle società; ma, se si dovesse dare, si salvi lo Stato, e non vorrò sapere chi cade.

Ma il Governo non deve subire la pressione di alcuna società quando il Governo compie onoratamente il suo ufficio. Prima di tutto e sopra tutte le società del mondo sta l'interesse e la dignità del mio paese.

Queste furono le ragioni che mi spinsero a studiare la questione, appunto del riscatto, e di risolverla con giustizia a sostegno del Governo.

Io farò dunque assegnamento sulla promessa solenne dell'onorevole Minghetti, e prendo atto di questa sua promessa, e non dubito che alla riapertura della Camera presenterà un progetto di legge che provvederà in modo sicuro alla costruzione e completamento della rete ferroviaria sarda. La promessa non può essere più solennemente fatta e in un modo più rassicurante al cospetto del Parlamento.

Dovrò ringraziare l'onorevole presidente del Consiglio? Egli stesso avrà più caro che lo ringrazi il giorno in cui vedrò compiuta questa promessa solenne.

Intanto questa promessa solenne in questo momento produrrà buoni effetti perchè di più non potrebbero oggi.

Diffatti, quando si presentasse una convenzione, agli ultimi sgoccioli della Sessione in cui ci troviamo, essa non potrebbe essere studiata, e quando lo fosse, non potrebbero certamente i lavori essere principati nel mese di luglio. Io credo che anche le popolazioni sarde accetteranno questa promessa del signor ministro.

Fatte queste riserve, io prendo atto della promessa del signor ministro, e finisco la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Il deputato Umana non avrà altro da aggiungere.

UMANA. Io non ho altro da aggiungere. Prendo atto delle parole del signor ministro, e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sulis per una dichiarazione.

SULIS. Nella prassi parlamentare è forza contentarsi di ciò che si ottenne, ed è questo certamente il pensiero degli onorevoli miei colleghi, ai quali già mi era unito nella interpellanza, ed ai quali quindi mi unisco nella conclusione; a me quindi come a loro altro non rimane che prendere atto delle parole del signor presidente del Consiglio dei ministri ed attenderne al prossimo novembre il risultato. Però, a maggiore prova della giustizia dei mossi lamenti, io vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, e specialmente del signor ministro dei lavori pubblici, alle opere compiutesi nel primo periodo delle ferrovie sarde.

Nell'articolo 1 della convenzione era stabilito che nella linea Sassari-Ozieri si dovesse fare una stazione vicino ad Ozieri. Or bene, la costruzione è fatta, ma non nel modo che portava quell'articolo. Invece d'essere fatta vicino ad Ozieri, la stazione n'è distante nove chilometri, e, come diceva benissimo l'onorevole Umana, essa va ad imbattersi in un torrente che non è guadabile, e dove non esiste un ponte.

Ora, io chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici: crede egli che, così facendo, siasi eseguita la legge per quel che riguarda le opere del primo periodo?

L'onorevole ministro Spaventa non può avere dimenticato che appunto l'anno scorso, nel mese di giugno, vennero ad avvertirlo di questo grave inconveniente che andava a succedere alcuni egregi membri del Consiglio municipale di Ozieri. Allora fu che egli diede ordine all'ingegnere capo del genio civile di Sassari di verificare la cosa, e questo ingegnere gli mandò un apposito parere, sostenendo come potesse benissimo porsi la stazione, in esecuzione dell'articolo della convenzione, *nella Valle degli Orti*, luogo davvero vicino alla città. L'onorevole ministro sa del pari che un membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici visitò anch'esso la località, ed il suo avviso fu conforme all'altro del genio civile di Sassari.

Quali provvedimenti dunque bisogna prendere perchè la legge del 1870 e l'esecuzione sul primo periodo della convenzione abbia il pieno suo effetto?

Non ignoro essere divisamento dell'onorevole ministro di tenere per provvisoria la stazione attuale e di mutarla nel senso da me accennato nell'epoca del secondo periodo della costruzione. Ma tant'è, la legge e la convenzione furono violate, ed il ministro doveva impedirlo.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Se le spiegazioni che egli sarà per dare saranno conformi nell'effetto ultimo a quelle già date dall'onorevole presidente del Consiglio, sulle opere da costruirsi nel secondo periodo, non mi resterà che prendere anche atto delle sue parole.

PRESIDENTE. Onorevole Salis, ella ha la parola per fare una dichiarazione.

SALIS. Ho molta riconoscenza all'onorevole ministro per le parole che ha detto; però mi nasce un dubbio che non voglio nascondere. Nasceva prima il dubbio sull'interpretazione dell'articolo 6 della convenzione per le parole: « dopo il 31 dicembre 1874 il Governo richiederà la società a disporre per l'eseguimento e a dichiarare se sia disposta ad assumere un tale carico, » cioè della costruzione delle linee del secondo periodo: ed il dubbio consisteva se il Governo era obbligato a fare indilatamente dopo il 31 dicembre 1874, oppure se potesse differire a suo piacimento a fare quell'interpellanza.

Ora il ministro dei lavori pubblici ha detto: questa interpellanza non è più necessaria, perchè la società concessionaria ha dichiarato che non vuole intraprendere i lavori delle linee del secondo periodo. Questa questione, per la quale ancor io aveva scritto una monografia, è ormai finita, e ne godo.

Nello stesso articolo si prescriveva che, passati quattro mesi dall'interpellanza, la società doveva dichiararsi; dopo quattro mesi, essendovi risposta negativa, allora la legge diceva dovere immediatamente il Governo dar principio ai provvedimenti, come prescriveva la legge dei lavori pubblici. È la legge 23 agosto 1870, la quale nel primo capoverso dice: « nei casi d'espressa o presunta rinuncia della società alla concessione contemplata dagli articoli 6 e 7 della convenzione suddetta, il Governo dovrà immediatamente eseguire le disposizioni degli articoli 250, 251, 252, 253, 254 della legge 20 marzo 1865, allegato F, » cioè sui lavori pubblici. Sono quegli articoli di legge che dichiarano che si debbono fare gl'incanti immediatamente. Ora in questa parola immediatamente c'è stabilito il tempo, non può ammettersi dilazione alcuna, od intervallo.

Il ministro ha detto: al riaprirsi della Camera presenterò una legge; ma a che cosa tende questa legge? A distruggere forse l'immediatamente? No. Presenterà, io credo, una nuova legge che riguarderà o le convenzioni od altre, ma non potrà distruggere quell'immediatamente. Non distruggendolo, sarà obbligato a tutti quegli atti per l'asta pubblica da aprirsi, e a mettere gli avvisi necessari perchè chiunque voglia possa fare progetti per la costruzione dei lavori.

Quegli atti dovrebbero dunque essere fatti imme-

diatamente; passino pure i quattro mesi, ma... (*Interruzione*)

PRESIDENTE. Onorevole Salis, questa non è una dichiarazione, ma un'interpellanza.

SALIS. È una dichiarazione...

PRESIDENTE. Non è solo una dichiarazione; per lo meno è un'interrogazione che ella muove all'onorevole ministro, ed io non posso lasciarlo proseguire, poichè il regolamento me lo vieta.

SALIS. È un'interrogazione per ottenere la spiegazione di quelle parole dell'onorevole ministro delle finanze.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non rientrerò nella questione; mi preme soltanto di rispondere una parola all'onorevole Sulis, il quale pare abbia voluto fare un appunto al Governo, per avere permesso che la stazione di Ozieri fosse stabilita alla distanza di nove chilometri da quella città. Egli si è appellato all'articolo 1 della convenzione, dove alla lettera *d*, indicandosi la linea da Sassari ad Ozieri, è detto, che questa linea verrebbe costruita al 31 dicembre da Sassari alla stazione vicina ad Ozieri. Ma la convenzione non solo non ha determinato che la stazione fosse ad Ozieri (il dire vicino ad Ozieri implicava già che la stazione non dovesse essere propriamente ad Ozieri), ma ha di più determinato la lunghezza che questa linea doveva avere. L'onorevole Umana ha spiegato già alla Camera come nello sviluppo che si fu costretti di dare alla linea, sei chilometri di più furono imposti dalla necessità di non fare una galleria di grandissimo costo, sproporzionato alla forza di una ferrovia in Sardegna.

Ora dunque la società avendo costruito la linea di 46 chilometri, è arrivata a nove chilometri da Ozieri, e ha dichiarato di avere compiuto l'obbligo suo. Come avrei io potuto costringerla a continuare sino ad Ozieri la costruzione della linea del primo periodo?

Vede bene la Camera, da questa semplice esposizione, che il Governo in questa parte non ha mancato all'obbligo suo.

Quanto all'onorevole Salis, vorrei fargli riflettere che l'articolo 4 della legge 28 agosto 1870, a cui egli si appella, è complicato per modo che sfido lui, valentissimo giureconsulto, a trovarmene la applicazione. Perdoni la Camera che io ragioni così di un articolo di legge, ma l'articolo 4 applica il procedimento della decadenza al caso che la società rinunciasse alla costruzione delle linee di secondo periodo.

SALARIS. Non c'è decadenza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ora, secondo la convenzione, non si applica la decadenza in caso di

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

rinunzia, ed è giusto che non si applichi, ma si applica il riscatto quando il Governo lo voglia. Così interpretano l'articolo 7 l'onorevole Salaris, l'onorevole Salis, l'onorevole presidente del Consiglio; ma gli articoli 250, 251, 252, 253, 254, 255 della legge, che ho presenti, sono gli articoli che si applicano quando la società si rende inadempiente degli obblighi suoi. In questo caso, se non si trova un offerente, il Governo ha l'obbligo di procedere alla costruzione.

Ad ogni modo è inutile discutere questa questione, poichè se il Governo volesse applicare questi articoli, se questi articoli fossero applicabili, sarebbe sempre necessario presentare al Parlamento una proposta di legge per ottenere i fondi occorrenti.

SALARIS. Non dico d'interpretare così la convenzione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Salaris nulla ha detto di simile, ma è questa una osservazione che io mi permettevo di fare all'onorevole Salis il quale, sebbene valente giuriconsulto, lo ripeto, non aveva presenti gli articoli 250, 251, 252, 253, 254 della legge, e credeva che fossero applicabili nel caso in cui la società rinunziasse alla costruzione delle linee di secondo periodo.

Ora la società ha dichiarato in una sua istanza al Ministero che essa non può, nè intende costruire le linee del secondo periodo ai patti coi quali ha costruito quelle del primo periodo. Quali sono le conseguenze di questa dichiarazione? L'onorevole Salis le ha accennate, ed è inutile il fermarsi su questo punto, quindi non aggiungo altre parole in proposito.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

Prima di venire all'ordine del giorno, darò comunicazione alla Camera di questa domanda d'interrogazione fatta dal deputato Arrigossi:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e della guerra sulle cause che ritardano la soluzione della questione relativa al rimborso dei crediti d'alcuni comuni veneti, tra cui quello di Verona per acquartieramenti militari dal 1° gennaio 1868 in avanti. »

Poi l'onorevole Sorrentino ha presentato la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto domanda d'interpellare il ministro dell'interno sopra i motivi che lo indussero a sciogliere il Consiglio comunale di Foggia. »

Onorevole ministro, la invito a dichiarare se e quando intenda rispondere all'interrogazione ed all'interpellanza che ho testè annunziate.

CANTILLI, ministro per l'interno. Quanto all'interrogazione del deputato Arrigossi, io prenderò i

concerti con il mio collega il ministro per la guerra, e dirò domani quando sarò in grado di rispondere; quanto all'interpellanza dell'onorevole Sorrentino, riguardante lo scioglimento del Consiglio comunale di Foggia, sono disposto a rispondere dopo la discussione sui provvedimenti di pubblica sicurezza.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per l'interno dichiara di mettersi d'accordo con il suo collega per la guerra, per ciò che riguarda l'interrogazione dell'onorevole Arrigossi; successivamente sarà fissato il giorno in cui dovrà aver luogo lo svolgimento di questa interrogazione.

Quanto all'interpellanza dell'onorevole Sorrentino, l'onorevole ministro dichiara d'essere disposto a rispondere dopo la discussione dei provvedimenti di sicurezza pubblica.

L'onorevole Sorrentino aderisce?

SORRENTINO. Io mi aspettava in verità dalla cortesia dell'onorevole ministro non una dilatoria come egli la cerca con la risposta data, ma una facile adesione.

Venti giorni or sono (se non erro) sono stato da lui per chiedergli quando gli sarebbe riuscito comodo lo svolgimento di questa interpellanza, ed egli mi rispose: rimandiamolo a dopo la questione dell'interpellanza Mancini. Io vi acconsentii, tanto che non presentai nemmeno la domanda.

Ora, rimandarla a dopo i provvedimenti di sicurezza pubblica, e rimandarla sempre da un'epoca all'altra, se non altro, mi pare una scortesia.

Del resto, il ministro può dimandare ancora di differirla, la Camera può volere ancora il contrario; ma, siccome non intendo di muovere opposizione, dirò solamente al ministro ed alla Camera: ma vediamo se possiamo intenderci e fissiamo un giorno.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io risponderò due sole parole all'onorevole Sorrentino.

Pare che egli abbia dimenticato che oggi è martedì e che la legge sui provvedimenti di sicurezza pubblica dovrà essere iscritta all'ordine del giorno di giovedì.

SORRENTINO. Vi sarebbe domani.

MINISTRO PER L'INTERNO. L'unica alternativa è dunque che lo svolgimento della interpellanza abbia luogo o domani o dopo i provvedimenti di sicurezza pubblica; ma siccome domani io non potrò intervenire alla Camera che molto tardi, così ho creduto di proporre che questa interpellanza avesse luogo dopo i provvedimenti di pubblica sicurezza.

Quanto al fissare un giorno, se vuole, fissiamolo pure, ma siccome è ignoto a lei ed a me quanto tempo durerà la discussione su quei provvedimenti, il fissare un giorno sarebbe inutile. Io sarò pronto appena vi sia il tempo.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

SORRENTINO. Io credo che si potrebbe, in ogni caso, svolgerla anche durante la discussione. (*Oh! oh!*)

PRESIDENTE. Onorevole Sorrentino, la prego di aderire alla proposta dell'onorevole ministro dell'interno, perchè mi pare la più consentanea all'andamento dei nostri lavori.

SORRENTINO. Io aderisco.

PRESIDENTE. Adunque rimane inteso che la sua interpellanza verrà svolta subito dopo finita la discussione sui provvedimenti di sicurezza pubblica.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'ANNO 1875.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio definitivo per 1875 del Ministero dei lavori pubblici.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli.)

Titolo I. *Spesa ordinaria.* — *Amministrazione centrale.* — Capitolo 1. Ministero (Personale), lire 663,000.

Capitolo 2. Ministero (Materiale), lire 36,032 45.

Lavori pubblici. — *Real corpo del genio civile.* — Capitolo 3. Personale, lire 1,898,700.

Capitolo 4. Spese d'ufficio, lire 185,476 67.

Capitolo 5. Spese di trasferta, d'indennità e diverse, lire 748,708 65.

Strade. — Capitolo 6. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali, lire 7,271,261 86.

Capitolo 7. Concorsi obbligatori per opere stradali, lire 163,130 16.

Capitolo 8. Sussidi concessi ai comuni ed ai concorsi per opere stradali, lire 173,619 24.

Acque. — Capitolo 9. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione, lire 1,050,253 12.

Capitolo 10. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria, lire 4,800,556 e 08 centesimi.

Capitolo 11. Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione), lire 300,680.

Capitolo 12. Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di seconda categoria), lire 1,200,572.

Capitolo 13. Concorsi e sussidi per opere idrauliche consortili e comunali, lire 268,636 95.

Capitolo 14. Spese eventuali per le opere idrauliche, lire 520,647 91.

Bonifiche. — Capitolo 15. Assegni ed indennità fisse al personale di bonifica, lire 128,000.

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 16. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,354,000.

Capitolo 17. Escavazione ordinaria dei porti, lire 1,383,184 35.

Capitolo 18. Personale subalterno pel servizio dei porti, lire 98,421 04.

Capitolo 19. Pigionii pel servizio dei porti, lire 2581 67.

Capitolo 20. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 456,419 33.

Capitolo 21. Personale in servizio dei fari, lire 160,302 28.

Capitolo 22. Sussidi per opere ai porti di quarta classe (Articolo 198 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F), lire 75,200.

Strade ferrate.

Intorno a questo titolo l'onorevole Negrotto ha presentata la seguente domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto, a termini dell'articolo 72 del regolamento, chiede alla Camera voglia acconsentirgli di rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alla testè stabilita formazione dei convogli-merci in partenza da Genova per Pisa ed oltre. »

Se l'onorevole ministro crede, quest'interrogazione può essere svolta ora in occasione di questo titolo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Pregherei l'onorevole Negrotto a voler differire questa sua interrogazione ad un altro giorno, perchè io poi non posso sapere, così *a priori*, come si formino anche i treni merci su tutte le linee. Se avesse avuto la cortesia di prevenirmi, sarei in grado ora di rispondergli, ma così ora non potrei; mi riservo quindi di rispondergli dopo il bilancio.

NEGROTTA. Io veramente non insisterò, se l'onorevole ministro non vuole sentir oggi la mia interrogazione; ad ogni modo, io non credo d'averlo preso alla sprovvista, quando fino dalla seduta di ieri presentava al presidente della Camera la mia domanda, ed è quanto io era in obbligo di fare. Quindi non so di avere mancato menomamente verso di lui. Del resto, la mia domanda riflette una cosa della quale sono intimamente convinto che l'onorevole ministro sarà informato, perchè è impossibile che non abbia conoscenza di un fatto che succede a danno del commercio a Genova.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Della formazione dei treni merci a Sampierdarena ne sono informato.

PRESIDENTE. Domani il signor ministro dichiarerà se e quando intenda rispondere.

L'onorevole Guala ha pure presentata una domanda d'interrogazione al ministro per i lavori pub-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

blici intorno alle circostanze dell'inchiesta amministrativa sul disastro di Vercelli.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Posso rispondere immediatamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Guala ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

GUALA. Ho poche cose da domandare all'onorevole signor ministro in proposito di quel disgraziato avvenimento che, per poco, non gettava in lutto tutto quanto il circondario di Vercelli. Siccome le notizie che si sono potute raccogliere dalle persone che furono vittima del disastro, e quelle che vanno via mettendo innanzi le diverse amministrazioni interessate, particolarmente quella delle ferrovie dell'Alta Italia, sono in piena contraddizione fra di loro, constandomi che si è fatta in proposito un'inchiesta amministrativa, e che se ne sta istruendo una giudiziaria, desidererei che il signor ministro mi volesse dire, anche per una certa tranquillità di quelle popolazioni, come anche a tutela dei diritti che possano, per avventura, essere nati da quel fatto, se gli constino già circostanze particolareggiate relative a quell'infortunio ed alle cause che lo determinarono.

Io circoscrivo a queste poche parole la mia interrogazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Accaduto il luttuoso caso al quale l'onorevole Guala ha accennato, il Ministero fu sollecito di ordinare un'inchiesta amministrativa. Ho ricevuto già i risultati di quest'inchiesta in un rapporto, il quale mi è pervenuto ieri, dal commissariato di sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia. Ciò che risulta da quest'inchiesta mi pare si riduca a questi punti.

È indubitato che gli impiegati preposti al servizio della stazione, d'onde partì il treno il quale disviò, ed ha prodotto la calamità che lamentiamo, mancarono al loro dovere nella formazione del treno, perchè hanno disposto le vetture in un ordine diverso di quello che i regolamenti prescrivono.

Se tra la macchina, e le vetture dei viaggiatori vi fosse stato il *bagagliaio* od un veicolo, come prescrive il regolamento, probabilissimamente non avremmo avuto a lamentare la morte ed il ferimento di quei giovani alunni, i quali si trovavano nella prima vettura attaccata immediatamente dopo il *tender* della macchina.

La seconda irregolarità, che l'inchiesta pare abbia sufficientemente provata, è che la macchina adoperata per questo treno speciale non era punto adatta, perchè al medesimo fu assegnata la velocità dei treni diretti, e la locomotiva adoperata era una locomotiva da treni misti, cioè una locomotiva a quattro ruote accoppiate con cilindri esterni.

Questo genere di locomotiva, quando vi si vuole imprimere una grande velocità, produce una scossa ondulatoria, che ha potuto essere la causa principale del disviamento.

Un'altra irregolarità l'inchiesta ha messo in luce, ed è di avere prestabilito pel treno una velocità non richiesta dalle esigenze del servizio, perchè il treno, tornando a quell'ora, non incontrava altro convoglio che avesse dovuto evitare: e ciò è tanto più da biasimare in quanto che in quel tratto, dove il disastro è avvenuto, l'amministrazione non poteva ignorare che l'armamento non era ancora rifatto; non dico che sia cattivo, ma non è ancora in istato di sopportare senza nessun rischio una velocità troppo grande, come quella che fu in quel tratto impressa al treno di cui parliamo.

Queste, in sostanza, sono le irregolarità che l'inchiesta amministrativa avrebbe trovato.

Non ignoro che l'opinione pubblica a Vercelli crede che, causa principale del disastro, sia stato il macchinista che fu adoperato in questo treno. Si è detto che il macchinista fosse un uomo dedito al vino, che anzi fosse stato trovato (perchè disgraziatamente fu rinvenuto molto malconcio, e quasi moribondo), fosse stato trovato in condizione di un ubbriaco: si è detto di più, che fosse un uomo di natura molto accesa, anzi esaltata. Ora, dall'inchiesta amministrativa, che io ho letta, queste cose non risulterebbero; al contrario vi si afferma che il macchinista è un uomo tutt'altro che dedito al vino; e che il giorno stesso aveva fatto il suo dovere in due altre corse, nelle quali condusse la macchina in modo perfettamente regolare.

Il Governo non ha mancato, appena ha ricevuto questo rapporto dal commissario, di fare vive rimozioni alla società chiedendole conto di queste irregolarità, e domandandole tutte le soddisfazioni, e tutte le assicurazioni che queste mancanze non siano per riprodursi.

Vi è poi in corso l'inchiesta giudiziaria. Dipenderà da questa il determinare quale sia la responsabilità diretta di quelli che hanno potuto contribuire al disastro lamentato.

GUALA. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che ha date.

PRESIDENTE. L'onorevole Tamaio ha presentato questa domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sui servizi cumulativi. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Risparmio all'onorevole Tamaio l'incomodo di questa interrogazione.

La convenzione per i servizi cumulativi è stata già firmata tra la società delle Romane e la società

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Florio, ed entrerà in vigore il 1° luglio, perchè è un'operazione che ha bisogno di molti preparativi.

Anzi a questo proposito posso assicurare un altro onorevole deputato, il quale già m'interrogava intorno ai servizi marittimi continuativi per il trasporto delle merci sui piroscafi della società Florio, che anche a questi servizi continuativi si è provveduto; e nella *Gazzetta ufficiale* di qualche settimana fa vi sono gli annunci della società, che si offre di trasportare tutto quello che le si vuole affidare per tutti i porti della Sicilia, come da quelli per i porti del continente.

PRESIDENTE. L'onorevole Tamaio è soddisfatto?
TAMAIIO. Soddissfattissimo.

PRESIDENTE. Vince senza combattere. (*Si ride*)
(Sono approvati i seguenti capitoli:)

Strade ferrate. — Capitolo 23. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese fisse), lire 368,500.

Capitolo 24. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili), lire 59,943 75.

Capitolo 25. Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Spesa obbligatoria), lire 1,839,670.

Telegrafi. — Capitolo 26. Personale dei telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse), lire 3,549,171 43.

BRUNO. Domando la parola per proporre un aumento a questo capitolo.

PRESIDENTE. Intende di fare una proposta?
Ha facoltà di parlare.

BRUNO. Lo scopo della mia domanda è di sottoporre all'onorevole ministro come sia non solo urgente ma urgentissimo, nell'interesse anche della pubblica sicurezza, di stabilire un ufficio telegrafico a Troina nel circondario di Nicosia.

Si tratta di un paese di 12,000 abitanti, che si trova molto distante da tutti gli altri uffici telegrafici, e dove i briganti molte volte fecero comparsa. È quindi nell'interesse del Governo e, ripeto, della pubblica sicurezza, di avere notizie precise da questo paese.

Per altro la legge altra volta votata aveva stabilito che, appena si terminavano le strade rotabili in quelle località, si sarebbero istituiti gli uffici telegrafici.

Certo non è colpa di quelle contrade nè del ministro attuale se, per la legge votata nel 1872 per quelle benedette contrade, ancora non hansi le strade che sono in via di costruzione, bensì vicine ad esserlo, ma non sono ancora ultimate. Ed è penoso il vedere che, al danno della mancata costruzione stradale, devesi congiungere anche quello del mancato

ufficio telegrafico per nuove disposizioni sopravvenute.

Perciò è nell'interesse di quelle popolazioni, e più ancora nell'interesse del Governo per la pronta repressione del brigantaggio, che io propongo un aumento di spesa a questo capitolo.

PRESIDENTE. Questa proposta di aumento dovrebbe andare nella spese straordinarie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono dolente di non potere accettare la graziosa offerta dell'onorevole Bruno, il quale propone che questo capitolo sia aumentato di una certa somma per istituire un ufficio telegrafico a Troina.

Ora il Governo non ha più fondi per estendere le linee telegrafiche, essendochè la legge del 1872, la quale accordò una somma a questo scopo, ha nell'anno in corso il suo esaurimento; non ci vorrebbero quindi solo i mezzi per creare l'ufficio, ma anche quelli necessari per condurre i fili fino a Troina. Uffici telegrafici ne veniamo istituendo ogni giorno, ma col concorso principalissimo dei comuni interessati.

L'onorevole Bruno dice che un ufficio in questo comune sarebbe necessario anche sotto il rispetto della pubblica sicurezza.

Il mio collega ministro dell'interno più volte mi chiese la istituzione di uffici telegrafici in Sicilia a questo effetto, ma egli mi allogava insieme tanto di sussidio da esimere quasi il bilancio dei lavori pubblici dalla spesa necessaria per queste istituzioni.

Il Capitolo, di cui ora si tratta, è destinato a sopprimere alle spese degli uffici esistenti, ed io non potrei accettare l'offerta dell'onorevole Bruno, perchè sarebbe una spesa tutta straordinaria, e se si facesse per Troina, non so per quante altre migliaia di comuni mancanti tuttora di ufficio telegrafico bisognerebbe farla.

BRUNO. Che questa spesa nell'interesse, come ho detto poco innanzi, del servizio pubblico, la faccia il ministro dell'interno o il ministro dei lavori pubblici, non discuto: ciò che mi interessa, ripeto, nell'interesse del servizio pubblico, è che quest'ufficio venga stabilito.

Io mi sono mosso a fare questa domanda perchè, se le autorità locali del circondario non hanno fatto ancora richiesta, non potrebbero disconoscere l'opportunità e la urgenza della mia proposta, sicchè sono certo che l'onorevole ministro dell'interno non può che appagare la mia domanda.

E giacchè ho la parola, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su di un piccolo inconveniente in apparenza, ma grande nelle sue conseguenze.

Noi abbiamo una stazione a Leonforte il cui uf-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

ficio telegrafico non è in comunicazione coll'ufficio telegrafico di Leonforte e Castrogiovanni; sicchè, arrivando dei treni e non trovando vetture, bisogna che i viaggiatori attendano da 8 o 10 ore prima che si possa avere risposta dei mezzi di trasporto richiesti, perchè il telegramma deve fare un immenso giro, che potrebbesi risparmiare congiungendolo al filo che passa proprio accanto la stazione con l'ufficio di questa.

Finalmente richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, sin da questo momento benchè intenda occuparmi maggiormente di ciò in altra occasione, per verificare il servizio telegrafico in Sicilia, il quale presenta questo anormale inconveniente, che per avere un telegramma da un paese vicino all'altro, si impiegano dalle 5 alle 6 ore.

Io comprendo fino ad un certo punto la ragione che ha ispirato all'amministrazione di stabilire un servizio che esclude inconvenienti di contrabbando o di telegrammi clandestini. Ma non è men vero che ricevere un telegramma da un paese che dista 15 o 16 leghe, dopo 5 o 6 ore, è cosa che non si deve tollerare, e perciò prego l'onorevole ministro affinché colla sua solita attività voglia rimediare anche a questo inconveniente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Bruno, ella non fa alcuna proposta?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io vorrei rispondere brevi parole all'onorevole Bruno sopra questo ultimo punto del ritardo che si lamenta in Sicilia nella spedizione dei telegrammi.

Io dico schiettamente, che il Governo non è molto contento del servizio telegrafico in Sicilia, ma l'onorevole Bruno deve saperne la causa.

Il personale telegrafico in quell'isola egli sa come è stato raccolto. Esso viene dal personale del macinato in gran parte. I telegrafi colà furono istituiti dal Governo cessato, il quale si servì di questa specie di impiegati per valersene anche come telegrafisti.

Ora l'amministrazione si va liberando di questo personale; ma è una libertà che si acquista a costo di molta spesa, perchè bisogna pensionare quelli che si licenziano. Egli è un miglioramento che si fa gradatamente, sia per non gettare sul lastrico questo personale, come per non aggravare le finanze; per non gettarlo sul lastrico, se non ha diritto a pensione; per non aggravare le finanze, se esso ha diritto alla pensione.

La condizione dunque del servizio telegrafico in Sicilia ha richiamato la mia attenzione, ma la situazione l'ho detta tal quale con perfetta franchezza.

PRESIDENTE. L'onorevole Bruno non fa proposta, dunque si passerà oltre.

(Sono approvati i seguenti capitoli:)

Capitolo 26. Personale dei telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse), lire 3,549,171 43.

Capitolo 27. Retribuzioni ad incaricati di uffici di 3^a categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,130,504 45.

Capitolo 28. Indennità di missione, di tramutamento, d'interpretazione e di cauzione, lire 170,225, centesimi 62.

Capitolo 29. Pigioni ed assegnamenti per le spese di scrittoio, e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 333,782 94.

Capitolo 30. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 908,067 81.

Capitolo 31. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine), lire 460,000.

Capitolo 32. Restituzione di tasse, spese di espresso, commutazione in denaro di Buoni di cassa per risposte pagate, ecc. (Spesa d'ordine), 35,000 lire.

Capitolo 33. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 200,148 31.

Capitolo 34. Servizio telegrafico semaforico, lire 182,865 10.

Poste.

Riguardo a questo titolo sono state presentate due domande.

L'una è dell'onorevole Pissavini, sottoscritta pure dall'onorevole Di Sambuy, del tenore seguente:

« I sottoscritti desiderano di interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sui lamentati ritardi circa la distribuzione in Torino delle corrispondenze che vi giungono dalle cinque alle otto della sera. »

Crede il signor ministro che questa interrogazione possa aver luogo ora?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Posso rispondere immediatamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Pissavini ha facoltà di parlare.

PISSAVINI. Prendendo occasione dalla discussione del bilancio di ultima previsione della spesa pel Ministero dei lavori pubblici, io ho chiesto, in unione coll'onorevole Di Sambuy, d'interrogare l'onorevole ministro Spaventa sopra taluni inconvenienti che si verificano all'ufficio postale di Torino.

Mi conterrò quindi nei limiti di una pura e semplice interrogazione, e mi affretto a dichiarare alla Camera che sarò brevissimo.

A Torino, centro politico, industriale e commer-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

ciale di oltre 200,000 anime, non di rado avviene che le corrispondenze le quali giungono colà dalle 5 alle 8 di sera non vengono distribuite nelle prime ore di notte, ma bensì al mattino successivo, con un ritardo di circa 12 a 14 ore.

Ma, come ciò non bastasse, si verifica quasi sempre un ritardo nell'arrivo a Torino del corriere di Roma, quando dinanzi alla Camera pendono discussioni importanti. Alcuni vogliono che il ritardo nella distribuzione delle corrispondenze provenga dallo scarso numero di impiegati che sono addetti all'ufficio postale di Torino. Questi poveri *Travet*, malgrado la loro attività e diligenza, non bastano a fare in orario la separazione delle lettere e dei giornali che giungono a Torino, segnatamente col corriere di Roma.

Io non so veramente se questa sia la vera causa; ma, qualunque essa sia, mi pare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, cognito dei gravi inconvenienti che possono derivare da questo ritardo, non debba e non possa più oltre indugiare a prendere tutti i necessari provvedimenti per impedire che si rinnovi per l'avvenire.

Nulla dirò circa alla mancanza dell'arrivo del corriere di Roma nell'ora stabilita. C'è non può da altro provenire che da mancata coincidenza. Però mi affretto a soggiungere che è stretto dovere dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di provvedere perchè abbia pel tratto avvenire a scomparire del tutto un fatto di tanta gravità, quando, ben inteso, non sia imputabile a forza maggiore.

Se egli darà benevolo ascolto alla mia voce, si assicuri l'onorevole ministro dei lavori pubblici che appagherà un vivissimo desiderio più volte espresso dal commercio, dalla stampa e dal consesso municipale di quella industriale, laboriosa e nobile città, meritevole, sotto ogni rapporto, di benigni riguardi per parte del Governo.

Io mi arresto per non mancare alla promessa fatta alla Camera di essere breve. Attendo però dalla cortesia dell'onorevole ministro Spaventa una risposta, che mi auguro soddisfaccia pienamente ai desiderii della popolazione torinese.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Conosco le condizioni in cui si fa la distribuzione delle corrispondenze nella città di Torino. Nella città di Torino vi sono quattro distribuzioni al giorno, e vi è un numero di portale lettere che credo giunga a 64. Ora, con questo numero, non è possibile fare una esatta distribuzione, ed occorrerebbe aumentarlo almeno di altri 12, indi una spesa non piccola.

È poi da considerare che in tutte le altre città d'Italia, come Milano, Napoli, Firenze, l'ultima distribuzione della sera non va oltre le 7 1/2.

Ora il treno 6 giunge a Torino alle 7 1/2 e non sempre a quell'ora precisa, poichè è un treno che zoppica un poco, e si prende almeno quel tempo di tolleranza che il regolamento gli accorda. Per fare la distribuzione delle lettere ci vogliono due ore; dunque l'ultima distribuzione a Torino bisognerebbe farla circa le 9 30. Questo non può farsi senza un aumento di spesa. Però spero di provvedervi quando sarà aperta la via di Tuoro-Chiusi, chè allora quel treno potrà giungere a Torino un'ora e mezza o due prima di quella in cui vi giunge ora.

Avvertirò poi che l'ufficio postale suole rimanere aperto fino alle 9 1/2 di sera, e questo ordinamento fu introdotto sin dal giorno 8 maggio. Di più i giornali sogliono mandarsi ai *clubs* ed ai caffè la sera stessa, mentre le corrispondenze poi non si distribuiscono che la mattina, poichè, come dissi, bisognerebbe fare una maggiore spesa.

DI SAMBUY. Anche a nome del mio collega il deputato Pissavini prendo atto delle parole dell'onorevole ministro, che promette di provvedere ad un miglior servizio di distribuzione delle lettere nella città di Torino; e questo, aggiunse l'onorevole ministro, potrà farsi quando si aprirà il tronco Tuoro-Chiusi.

Ma vi è un altro fatto esposto dall'onorevole Pissavini, al quale il signor ministro non ha risposto, ed è il fatto che troppo spesso il corriere di Roma non giunge la sera a Torino.

Dunque due sono le lagnanze che possono muoversi.

La prima (e l'ho accennato a più riprese nel Consiglio comunale di Torino), è la mancanza di un'ultima distribuzione delle lettere, ed io capisco quanto sia difficile provvedervi con un personale meschino, quantunque in altre città di ben maggiore estensione io riceva regolarmente, due ore dopo l'arrivo del convoglio ferroviario, a tre chilometri di distanza dall'ufficio postale, il corriere della sera.

Capisco che non si abbia, nelle nostre condizioni finanziarie, il mezzo di fare quello che altre grandissime metropoli fanno; ma se esiste il fatto che non si distribuiscono a Torino le lettere che arrivano alle 6 42 col convoglio di Francia e d'Inghilterra, ed alle 7 50 colla posta di Roma, della capitale, dobbiamo pure lagnarci dell'altro fatto anche più grave, che parecchie volte i nostri giornali del mattino avvertirono, stampando in testa alle loro colonne: *Il corriere di Roma non è giunto!*

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quando perde la coincidenza.

DI SAMBUY. L'onorevole ministro osserva che ciò accade quando si manca la coincidenza. Sappiamo tutti che è facile di perdere la coincidenza fra To-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

rino e Roma, poichè disgraziatamente abbiamo un servizio per la Maremma fatto in tal modo che vi sono due trasbordi e due formazioni di treni, per cui accade che alcuni treni partono prima dell'arrivo delle corrispondenze, fatto gravissimo cui sono convinto l'onorevole ministro saprà rimediare prontamente.

Ma sulla linea postale Roma-Torino appunto dal treno 6 le coincidenze non si dovrebbero perdere mai perchè è lo stesso carrozzone ambulante che deve partire da Roma per Modane passando da Torino.

È pertanto una doppia raccomandazione quella che facciamo all'onorevole ministro affinché i lamentati inconvenienti non abbiano più da avverarsi, e nel tempo stesso lo ringraziamo della promessa formale fatta di occuparsene e portarvi pronto rimedio.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha presentato questa domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'applicazione dell'articolo 8 della legge 23 giugno 1873 delle poste. »

Onorevole ministro aderisce?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho nessuna difficoltà di rispondere.

NICOTERA. Richiamo l'attenzione del ministro sugli effetti che produce l'articolo 8 della legge 23 giugno 1873.

In questo articolo è detto che le lettere insufficientemente francate sono considerate come non franche e gravate della tassa normale, fatta deduzione dei francobolli appostivi. Ora la conseguenza che nasce dall'applicazione di questo articolo io la dimostro con un esempio pratico. Una lettera alla quale sono stati messi 56 centesimi di francobolli, trovata insufficiente per soli 4 centesimi, è stata tassata di 34 centesimi.

Questo in verità mi sembra una cosa enorme. Anzi tutto osservo che non vi è proporzione fra le lettere che non sono state francate e le lettere insufficientemente francate. Le lettere semplici che non sono state francate, pagano 30 centesimi, e quelle che sono state francate con la deficienza di 4 centesimi pagano 34 centesimi. (*Denegazioni del ministro per i lavori pubblici*)

Perdoni, onorevole ministro, una lettera semplice, che francata pagherebbe 20 centesimi, ne paga 30 se non è francata, cioè 10 centesimi di più di quello che avrebbe pagato se fosse stata francata; ma una lettera che non è sufficientemente francata, come per esempio questa, alla quale mancano 4 centesimi di francobolli, paga 34 centesimi di soprata.

Con questo non muovo rimprovero nè all'ammi-

nistrazione delle poste, nè all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma rilevo il difetto della legge; e richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto affinchè vi provveda in qualche modo.

Un altro inconveniente.

Se una lettera arriva al suo indirizzo ed il destinatario non vi si trova, ed una persona di sua famiglia, o un servo, o chiunque altro ha cura di dire al fattorino: respingete la lettera a Napoli, a Firenze, o altrove, la lettera non paga niente per questo secondo servizio. Se invece si dà la combinazione che al domicilio dell'individuo non si trovi alcuno, e la lettera è messa in una buca, paga una nuova tassa.

Una voce. Quando non è aperta.

NICOTERA. Quando non è aperta. Ora quando una lettera è respinta in altro luogo, sia che ciò avvenga per mezzo del fattorino, sia che si metta in una buca della posta, non dovrebbe essere gravata d'una nuova tassa. Ecco i due casi sui quali richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro.

A me sembrerebbe regolare che quando una lettera non è sufficientemente francata, vada sottoposta ad una penale; ma la penale dovrebbe essere del doppio, del triplo, se volete, dei francobolli che mancano, ma non nella misura che vi ho detto. E per le lettere respinte in altro luogo, sia che si faccia per mezzo del fattorino, sia che si faccia mettendole in una buca, non dovrebbero pagare altra tassa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Nicotera si duole che una lettera insufficientemente affrancata debba pagare una soprata maggiore di quella che avrebbe pagata se non fosse stata punto affrancata.

Ora questo non mi pare che sia esatto, perchè l'articolo 8 della legge 23 giugno 1873, dice così:

« Le lettere insufficientemente francate sono considerate come non franche, e gravate della tassa normale per il porto di 15 grammi. »

Dunque quando la lettera è insufficientemente francata, si considera come non fosse francata, e per questo in ogni caso non pagherebbe più di quello che paga una lettera non francata; ma l'articolo soggiunge: « fatta deduzione del valore dei francobolli apposti. »

Ora, la lettera insufficientemente francata paga una soprata, e paga per soprata come lettera non francata, ma dal complesso si deduce l'importo dei francobolli che vi sono stati apposti, e quindi parmi che venga a pagare meno della lettera assolutamente non francata.

Che poi questa disposizione sia giusta io non voglio fermarmi sopra, ma basti all'onorevole Ni-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

coetera di sapere che tutti gli Stati dell'Unione postale, compresa per conseguenza anche l'America, hanno sancito precisamente lo stesso principio nel regolamento per le corrispondenze internazionali.

Io ho qui il paragrafo 3 dell'articolo 5 del regolamento della convenzione 9 ottobre 1874 stabilita a Berna per l'Unione postale, che si esprime in questi termini:

« L'office du lieu de destination frapperà les objets insuffisamment affranchis du complément de la taxe due, à concurrence du prix d'une lettre non affranchie du même poids. »

Dunque il regolamento che ora disciplina tutta la corrispondenza internazionale ha adottato lo stesso principio, che è stato sancito nell'articolo 8 della legge 23 giugno 1873.

L'onorevole Nicotera m'invita a studiare il modo di temperare la durezza di questa disposizione.

Io non credo che sia dura, almeno come io l'interpreto; ma se io mi studiassi ora di temperarla, andremmo incontro a quest'inconveniente, che la corrispondenza internazionale rimarrebbe, come è stabilito dal trattato, regolata da questa disposizione, e la corrispondenza interna sarebbe regolata da una disposizione diversa.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole Nicotera a non insistere nella sua raccomandazione, perchè non potrai darle seguito.

L'onorevole Nicotera poi si duole ancora che una lettera da rinviarsi per cambiamento di destinazione, se è lasciata nelle mani del portatore non è gravata di altra tassa; se invece viene ritirata, e poi gettata in buca, è considerata come non affrancata e tassata.

Ora a me pare che quest'ordinamento sia non solamente giusto, ma necessario. Guai se si facesse diversamente!

Quando la lettera è lasciata in mano della posta per essere inviata altrove, si ritiene che essa abbia avuto una sola spedizione, ed è un favore che si fa al mittente e al destinatario di considerare la spedizione della lettera come una sola. È un favore che si può accordare. Ma se si volesse accordare l'altro favore, cioè che una lettera ricevuta in casa, e rimessa dal destinatario stesso in buca per essere spedita altrove, non pagasse, credo che gli inconvenienti sarebbero molto maggiori.

Prima di tutto le sopracarte delle lettere, dello stesso peso almeno, potrebbero servire per la spedizione di lettere senza pagamento alle persone che si trovano altrove. Io sono in casa, per esempio, ricevo una lettera indirizzata all'onorevole Nicotera, il quale si trova a Napoli; ricevo, dico, questa

lettera, e mutando sulla sopracarta il luogo di destinazione, ne approfitto per scrivere all'onorevole Nicotera a Napoli, qualora io abbia facoltà di gettare la lettera in buca, senza aggiungervi altro francobollo.

Una voce. Non sono aperte.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma volete far dipendere se bisogna pagare o no la tassa postale dal verificare se la lettera è stata aperta o non aperta? A me pare che questo non possa farsi. Capisco, è duro il dire: se la lettera non si ritira e si lascia in mano del fattorino, dicendogli di spedirla al luogo dove si trova il destinatario, non si paga; se poi la si riceve noi stessi e si rimette in buca si deve aggiungere un nuovo francobollo. Questo par duro, ma d'altronde io credo che sia necessario, e, direi meglio, inevitabile il fare così.

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Incomincerò dalla seconda parte per sbrigarmi più presto.

Se l'onorevole ministro suppone la frode, io lo prego di ritenere che la frode può accadere anche servendosi del fattorino, e senza la sua complicità. Ed ecco come potrebbe ciò accadere. Il fattorino lascia la lettera in una casa; le persone di famiglia, come ha supposto l'onorevole Spaventa, aprono la lettera e si servono della busta per scrivere al destinatario in un altro luogo; quando il fattorino ritorna il giorno dopo, o nella stessa giornata, la famiglia gli riconsegna la lettera, ed il fattorino la riporta alla posta.

Ora, il caso dell'apertura delle lettere, mi permetta l'onorevole ministro, prova troppo. Io ammetto che quando le lettere si trovano aperte, la posta debba sottoporle alla tassa; ed anche ad una penale.

Vengo alla seconda questione. Io certamente non mi sarò saputo spiegare, debbo crederlo dalle risposte che mi ha dato l'onorevole ministro. Ho detto che la sopratassa per le lettere insufficientemente francate riesce molto più grave di quella che è per le lettere che non sono francate. Ma questo io dicevo riferendomi alla lettera semplice, la quale paga se francata 0 20, e se non francata paga 0 30.

Ora questa lettera (*fa vedere una lettera*), che non è semplice, doveva pagare 0,60; se ne pagarono solamente 0,56: e quindi venne sottoposta a sovratassa, per la mancanza dei 0,04, molto più grave di quella della lettera semplice; cioè fu sottoposta ad una penale di 0,34. Evidentemente la persona che l'ha impostata non aveva il peso in mano, e fors'anche qualche impiegato le avrà detto bastavano 0,56. Ebbene, il ragionamento della legge è

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

questo: la lettera avrebbe dovuto pagare 0,60, ma, avendo pagato 56 centesimi, deve pagare i 4 centesimi che mancano, e più 0,30 di multa. A me questo sembra eccessivo.

L'onorevole ministro ha detto che per le convenzioni internazionali la disposizione è comune...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È oramai il principio delle poste di tutta Europa.

NICOTERA. È un fatto e non lo nego.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ci è una convenzione.

NICOTERA. Non saprei che dire, salvo che mi pare veramente grave questo stato di cose, ed il ministro potrebbe provvedere per l'interno del regno.

I contribuenti nel regno d'Italia sono obbligati a fare delle cose molto più gravi di quella di comprarsi una bilancia per pesare le lettere; sono obbligati molte volte a fare i contabili per conto delle finanze dello Stato. Sappiano quindi tutti che debbono tenere in casa una bilancia per pesare le lettere, e che la tassa si calcola per decine e non per unità.

Questo avvertimento servirà, io spero, se non altro a coloro che scrivono a noi, che siamo condannati spesso spesso ad avere di questi complimenti. Limite per ora la mia raccomandazione alla prima osservazione, cioè a quella delle lettere che si respingono in altro luogo; e prego l'onorevole ministro di accettare l'invito di studiare il modo di evitare questo inconveniente.

BRESCIA-MORRA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non posso accordargliela, perchè questo capitolo non è variato.

BRESCIA-MORRA. Allora faccio una proposta.

PRESIDENTE. Domandi la parola per una dichiarazione.

BRESCIA-MORRA. Allora domando la parola per fare una dichiarazione.

Io mi permetto di osservare all'onorevole presidente ed alla Camera, che credo non essere conveniente questo sistema di volere assolutamente nella discussione dei bilanci di definitiva previsione che non si possa parlare sui capitoli.

Io sono d'accordo che non si faccia discussione generale.

PRESIDENTE. Domando scusa, la Camera ha deliberato che non si faccia discussione generale, e che non si possa fare discussione su nessun capitolo che non sia variato dalla Commissione.

BRESCIA-MORRA. Scusi, onorevole presidente, allora io pregherò la Camera a ritornare su questa deliberazione.

Che non ci sia discussione generale, lo comprendo, ma che non si possa parlare sui capitoli, non lo

capisco. In tal caso tanto varrebbe dire: ecco il bilancio di definitiva previsione, non vi sono capitoli modificati, approvatelo; e l'onorevole presidente non avrebbe a perdere tempo ad enumerare tutti i capitoli.

Se non si può parlare che sui capitoli modificati, allora io propongo di modificare un capitolo per avere un pretesto di parlare, e poi in ultimo non propengo nulla. Ora, perchè mettere un deputato in questa condizione, cioè di farlo ricorrere ad un pretesto per poter parlare?

Io quindi, anche per questo motivo, prego la Camera di stabilire che non si possa fare la discussione generale, ma che si possa parlare sui capitoli, quantunque non siano variati; altrimenti, per mio conto dichiaro che, quando vorrò parlare, proporrò di modificare la cifra di un capitolo.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Brescia-Morra. La Camera ha deliberato nel senso da me indicato. Ella ha il diritto di invitarla a rivenire su questa deliberazione, facendone formale proposta, la quale sarà messa all'ordine del giorno e discussa a suo tempo. Intanto le osservo che questa risoluzione non potrebbe oggi venire in discussione.

Quanto poi all'osservazione che ella fa, cioè che si può benissimo parlare sopra un capitolo, sebbene non variato, proponendo una variazione, questo sta bene; ma io non posso ammettere la supposizione che un deputato usi di questo stratagemma, il quale sarebbe poco degno della Camera e di lui.

BRESCIA-MORRA. Io non voglio contendere coll'onorevole presidente in questioni di formalità e di regolamenti; però ammetterò che io sia nel mio diritto, dicendogli che non accetto la lezione che ha creduto darmi.

Quando ad un deputato si vuole togliere il diritto di parlare sopra un capitolo di bilancio, se per poter esporre le sue ragioni si serve dell'espedito innocentissimo di proporre che sia variata la cifra di quel capitolo, egli non merita censura, nè fa nulla di sconveniente.

PRESIDENTE. Onorevole Brescia-Morra, ella comprende che sarebbe poco degno della Camera il fingere di fare una proposta, per non osservare una deliberazione della Camera. Io debbo supporre che quando un deputato fa una proposta, la faccia seriamente.

BRESCIA-MORRA. Onorevole presidente, io ho bisogno di fare un'osservazione al ministro dei lavori pubblici; ella mi dice che non si può: ora io debbo scegliere o di aspettare rassegnato a farla l'anno venturo, o di servirmi del mezzo di proporre una variazione al capitolo.

PRESIDENTE. Vi è un altro modo, quello che il re-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

golamento dà a tutti i deputati, cioè di presentare una domanda d'interrogazione. Così avrà il diritto di parlare.

BRESCIA-MORRA. Io presenterò una proposta formale, perchè la Camera ritorni sulla sua deliberazione, che non mi pare giusta nè eseguibile.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Poste. — Capitolo 35. Personale dell'amministrazione delle poste, lire 3,527,000.

Capitolo 36. Personale degli uffici di 2ª classe, lire 2,073,410.

Capitolo 37. Personale dei corrieri, messaggieri, portalettere e serventi, lire 1,661,000.

Capitolo 38. Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni, lire 495,150.

Capitolo 39. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero, lire 30,500.

Capitolo 40. Canoni ai mastri di posta, 19,640 lire.

Capitolo 41. Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,484,170.

Capitolo 42. Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze, lire 650,000.

Capitolo 43. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 8,499,940.

Capitolo 44. Indennità per missioni, per traslocazioni, per visite di ispezioni, di viaggio agli impiegati sugli ambulanti, di servizio di notte e di stazione, lire 370,000.

Capitolo 45. Spese diverse per il materiale, lire 330,000.

Capitolo 46. Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali, ed ai titolari degli uffici postali di 2ª classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa obbligatoria), lire 310,000.

Capitolo 47. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 474,540.

Capitolo 48. Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine), lire 210,000.

Capitolo 49. Aggio del 25 per cento si consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine), lire 61,000.

Capitolo 50. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine), lire 147,400.

Spese comuni e generali. — Capitolo 51. Dispaacci telegrafici governativi, lire 35,227 60.

Capitolo 52. Rimborso alle società di strade ferrate e di navigazione nei viaggi dei membri del Parlamento (Spesa obbligatoria), lire 774,159 91.

Capitolo 53. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative (Spesa d'ordine), lire 248,835 26.

Capitolo 53 *bis*. Spesa per l'acquisto dei francobolli e delle cartoline postali di Stato, occorrenti per le corrispondenze d'ufficio (Spesa d'ordine), lire 1,500,000.

Capitolo 54. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale, e delle amministrazioni dipendenti, lire 179,660 23.

Titolo II. Spesa straordinaria. — Spese comuni e generali. — Capitolo 55. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi, lire 33,150.

Capitolo 56. Assegnamenti di disponibilità, lire 23,700.

Capitolo 57. Trasporto della capitale da Firenze a Roma (Lavori), lire 5,000,119 65.

Lavori pubblici. — Strade. — Capitolo 58. Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n° XX. Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza (Spesa ripartita), lire 1,304,049 75.

PRESIDENTE. A questo capitolo l'onorevole Fossa desidera di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul ritardo dei lavori di costruzione della strada nazionale Genova-Piacenza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prima che l'onorevole Fossa parli, io gli rispondo.

La ragione del ritardo era la mancanza di fondi; la Camera ha votato nella settimana passata le somme necessarie per la prosecuzione dei lavori della strada di Bobbio: e prometto che subito che la legge sarà sanzionata dai tre poteri dello Stato, io mi adoprerò perchè i lavori siano tosto ripresi con tutta alacrità.

FOSSA. Mi permetta onorevole presidente di fare un'osservazione all'onorevole ministro. Con la convenzione stata stipulata nel 1871 fra il Governo e le provincie di Genova, Pavia, Piacenza e che fu approvata con legge del 1872, il Governo mediante l'anticipazione di tre milioni di lire che le tre provincie hanno fatto, si è assunto l'obbligo di compiere a suo carico tutti i lavori di costruzione di detta strada e di sollecitare l'esecuzione delle opere in modo che la strada per tutto il suo percorso da Genova a Piacenza dovesse essere aperta all'esercizio entro la prima metà del 1875, ossia dell'anno ora in corso. Questo termine è alla sua scadenza; non manca che un mese. Molto si è fatto, ma molto ancora resta a farsi pel compimento delle opere, ed io sarei contento che tutta la linea potesse essere aperta all'esercizio entro l'anno 1876. Non è che del ritardo io voglia fare colpa all'amministrazione a cui l'onorevole Spaventa presiede; sono lontanissimo da ciò, ed anzi colgo volentieri l'occasione per renderle qui pubblicamente di giusta e ben meritata lode ampio tributo, per l'intelligenza, per l'opero-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

sità spiegata nell'interesse di questa importantissima strada. Ammetto ad un tempo, pienamente d'accordo con l'onorevole ministro, che al ritardo ha contribuito la mancanza dei fondi ancora occorrenti per la spesa, la mancanza cioè del milione di lire del quale ha testè la Camera deliberato la concessione, e che per cause indipendenti dal buon volere non ha potuto essere votato nella trascorsa Legislatura.

Ma debbo pure avvertire che la deficienza di questa somma ha dovuto influire al ritardo dei lavori sui tronchi da Bobbio verso Genova, e che pei tronchi da Bobbio verso Piacenza la cosa è ben diversa. Credo che, quanto alle opere da Bobbio a Piacenza, il ritardo sia derivato e derivi da un po' di colpa dell'impresa, e forse anche più da che non tutti gli uffici abbiano sempre posta tutta la premura a superare certe difficoltà tecniche od amministrative. So che vi sono delle frane, degli scoscendimenti, che hanno creato dei seri imbarazzi; ma, se la sollecitudine di tutti coloro che hanno dovuto concorrere coll'opera loro a superare coteste difficoltà fosse stata pari all'urgenza dell'apertura di questa nuova comunicazione, le popolazioni della parte inferiore della valle della Trebbia non dovrebbero tuttora sospirare un avvenimento che sempre loro sfugge dinanzi come un ingannevole miraggio, ed io non dovrei ancora, nell'anno di grazia 1875, impiegare tre giorni per venire dal capoluogo del collegio che ho l'onore di rappresentare, a Roma.

Io adunque non voglio qui fare altro che pregare l'onorevole ministro, il quale, quando vuole, sa volere davvero, a spingere colla sua ferrea volontà, e senza tregua nè per gli uffici, nè per gli impresari, in genere tutti i lavori dell'intera linea, ed in particolare quelli dei tronchi tra Bobbio e Piacenza, al compimento dei quali più poco manca. Non aspetto dall'onorevole ministro, nè chieggo dalla di lui cortesia una risposta più rassicurante, di quella che mi ha in prevenzione data perchè sono certissimo che l'avrò nei fatti. L'esperienza mi fa fiducioso che l'onorevole ministro vorrà anche questa volta tener conto delle mie osservazioni.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Fossa sa che io ho incaricato una Commissione speciale di recarsi a visitare i lavori di questa strada e per studiare anche quei provvedimenti che sono necessari, per correggere quelle frane rovinose e maledette, che si verificano in parecchi punti di quelle località.

Dunque non può dubitare della volontà da parte mia di fare in modo che quei lavori proseguano colla maggiore alacrità possibile.

(Sono approvati i capitoli seguenti:)

Capitolo 58. Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n. XX. Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza (Spesa ripartita), lire 1,304,049 75.

Capitolo 59. Miglioramento della strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel colle di Tenda, n. XXIII. - Cuneo (Spesa ripartita), lire 493,006 35.

Capitolo 60. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, n. IX. Costruzione di un'arcata in muratura in sostituzione dell'attuale impalcatura in legname del ponte sul torrente Eylex-Torino, lire 29,900.

Capitolo 61. Strada nazionale dal Piemonte ad Oleggia, n. XVI. Trasporto di un tratto sulla sommità del colle di Nava e costruzione di una casetta di ricovero - Porto Maurizio, lire 10,500.

Capitolo 62. Strada nazionale Tirolese o di Canal di Brenta, n. XXV. Rettifica del tronco dall'antico Lazzaretto per Primolano ai Quattro Cantoni - Vicenza, lire 29,700.

Capitolo 63. Strada nazionale detta di Vallarsa, n. XLIV. Sistemazione del tronco dal ponte sul Proa a Malo - Vicenza, lire 10,620.

Capitolo 64. Strada nazionale di Alemagna, numero XLVII. Ricostruzione del ponte sul torrente Ruda di Penio - Belluno, lire 23,600.

Capitolo 64 bis. Strada nazionale Bellunese, numero XLVIII. Correzione di una parte della disastrosa riva del Boscon - Belluno, lire 29,500.

Capitolo 65. Strada nazionale Pontebbana, n. LI. Ricostruzione del ponte stabile in pietra sulla Roggia del Molino - Udine, lire 23,600.

Capitolo 65 bis. Strada nazionale Pontebbana, n. LI. Lavoro di parziale deviazione della suddetta strada nella località detta *delle Milacche* - Udine, lire 28,000.

Capitolo 66. Strada nazionale dello Spluga, numero IV. Sistemazione del tronco fra Chiavenna e Becca d'Adda nella località denominata *Valli Soppia e Pissarotta* - Sondrio, lire 29,950.

Capitolo 67. Strada nazionale da Firenze a Forlì, n. XXVII. Rettifica del tratto fra Terra del Sole ed il confine colla provincia di Forlì - Firenze, lire 12,000.

Capitolo 68. Strada nazionale da Firenze ad Ancona, n. XXVIII. Correzione della ripidissima salita fra la Chiesaola della Madonna e la porta Romana nella città di Tolentino - Macerata, lire 30,000.

Capitolo 68 bis. Strada nazionale da Fano al confine colla provincia di Roma, n. XXIX. Deviazione della salita del Bazzotto dopo Tavernellè - Pesaro, lire 20,750.

Capitolo 68 ter. Strada nazionale da Fano al confine colla provincia di Roma, n. XXIX. Deviazione

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

del tratto rimpetto al fossato di San Lazzaro nel comune di Fossombrone - Pesaro, lire 14,300.

Capitolo 68 *quater*. Strada nazionale Cassia. Riparazione al tronco deviato da Acquapendente al ponte Gregoriano sul fiume Paglia per un tratto di metri 156, fra le sezioni 18 e 28 - Roma, lire 25,500.

Capitolo 69. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane, lire 4,014,231 e 51 centesimi.

PRESIDENTE. Su questo capitolo l'onorevole Tocci ha presentato la seguente domanda di interrogazione:

« Il sottoscritto domanda di interrogare il ministro dei lavori pubblici sui motivi del ritardo della costruzione della strada di 2ª serie da Longobucco a Rossano. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non potrei che ripetere all'onorevole Tocci la risposta che gli ho dato per una simile interrogazione, quando fu discusso il bilancio di prima previsione. Se l'onorevole Tocci vuole che gli ripeta la stessa risposta, sono pronto a parlare; ma nè egli, nè io, nè la strada da Longobucco a Rossano ci guadagneremo nulla. Bisogna che egli abbia pazienza; di questa questione concernente la strada da Longobucco a Rossano, come di altre strade, se ne parlerà appresso.

TOCCI. Io prego la Camera, e prego ancora il signor ministro di notare che, francamente, una dichiarazione di questa fatta non può soddisfare, non dico me, ma tanti interessati.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Tocci; anzitutto il signor ministro deve dichiarare se accetta, oppure no, la sua interrogazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non l'accetto.

TOCCI. Allora deciderà la Camera. Io ho qui un ordine del giorno da proporre, perchè non è questione soltanto delle strade del mio collegio, ma di tutte le strade delle provincie meridionali.

PRESIDENTE. Ma il signor ministro dichiara di non accettare. Se dunque ella insiste che abbia ad avere luogo la sua interrogazione, consulterò la Camera.

TOCCI. Io insisto per parlare sul capitolo.

PRESIDENTE. Mi permetta, ella sa che c'è una deliberazione della Camera, secondo la quale non si può parlare sui capitoli non variati. Ne farà oggetto d'interrogazione più tardi.

TOCCI. Ma per chi ha fatto una interrogazione, onorevole signor presidente, mi pare che sia stato ammesso il principio che possono farsi delle osservazioni a proposito del relativo capitolo.

PRESIDENTE. Perdoni, non sui capitoli non variati. Se il ministro aderisce di rispondere all'interrogazione, bene; se no, decide la Camera.

Dunque la prego di non insistere.

TOCCI. Ma io ho da fare una proposta speciale.

PRESIDENTE. Ella non può fare una proposta, se la Camera non ammette l'interrogazione.

Dunque mi dichiari se non insiste.

TOCCI. Io propongo allora di mutare lo stanziamento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non si può, ci vuole una legge.

PRESIDENTE. Si riservi in un'altra circostanza. Se no, se ella intende di fare questa interrogazione, io interpellero la Camera.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ho detto di non accettare l'interrogazione dell'onorevole Tocci, perchè la Camera già la conosce, come pure la risposta che gli ho data non una sola volta, e non solo a lui, ma anche a parecchi altri nostri colleghi, i quali hanno interesse eguale a quello dell'onorevole Tocci; ed io ho a lodarmi della cortesia di questi colleghi, i quali si sono compenetrati delle ragioni della mia risposta. L'onorevole Tocci non vuole persuadersi; io altri fondi alla Camera non posso chiedere; dunque se egli vuole accettare questa dichiarazione, l'accetti; per me io non potrei dire di più di quel che ho detto ora.

PRESIDENTE. Onorevole Tocci, è inutile dunque che ella insista.

TOCCI. Scusi, onorevole presidente. Il ministro dice che non ha fondi, ma un deputato non può forse fare proposta di fondi, o domandare al ministro se ha intenzione e quando di proporre questi fondi?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ci vuole un progetto di legge.

TOCCI. E se io lo invitassi a presentare un progetto di legge?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ho detto che non posso farlo.

PRESIDENTE. Onorevole Tocci, è inutile che ella insista dopo la dichiarazione del ministro che non accetta.

TOCCI. Io, onorevole presidente, mantengo la mia domanda d'interrogazione; la Camera la respinga, se crede, ma io non ci rianzio.

LACAVA, relatore. Io pregherei l'onorevole mio amico Tocci, non ostante che egli esprima un bisogno a tutti noto, e vivamente sentito, perchè molti tronchi di strade votate dalla legge del 27 giugno 1869 non sono appaltati per mancanza di fondi, a voler ritirare questo suo ordine del giorno per non pregiudicare o complicare la questione.

L'onorevole ministro fece rilevare, nella discussione del bilancio di prima previsione, che per quest'anno non poteva accrescere i fondi stanziati in

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

bilancio, e che pel bilancio dell'anno venturo provvederebbe con un nuovo progetto di legge per fondi suppletivi.

Avverto poi che non è solamente per la strada di cui parla l'onorevole Tocci che si deve votare un nuovo supplemento di fondi, ma per tutte e tre le reti stradali della Sardegna, della Sicilia e del Napoletano.

TOCCI. Consento allora a rimandare questa interrogazione.

PRESIDENTE. Passiamo al capitolo 69. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 4,014,231 51.

Capitolo 70. Strada nazionale degli Abruzzi, numero XXXI. Sistemazione del tratto fra la sezione 1° e la sezione 2° del tronco dal miglio 29 fino al ponte sul Volturmo - Campobasso, lire 18,000.

Capitolo 70 bis. Strada nazionale delle Calabrie, n. XXXVI. Opere di ricostruzione dei due ponti Tiro 2° e Tiro 3° lungo il tronco compreso fra ponte Vertù e Tarsia stati distrutti dalle piene dell'inverno 1873 - Cosenza, lire 21,200.

Capitolo 70 ter. Strada nazionale da Sapri alla Valle d'Agri, n. LIX. Sistemazione e completamento del sesto tronco compreso fra Sanza e Buonabitacolo - Salerno, lire 13,500.

Capitolo 71. Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), lire 3,044,373 20.

Capitolo 72. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali in Sicilia (Spesa ripartita), lire 2,948,398 02.

Capitolo 72 bis. Strada nazionale Palermo-Messina. Rimessione di danni, e sistemazione del tronco compreso fra la miliaria 53, e Santa Caterina - Caltanissetta, lire 15,000.

Capitolo 73. Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 3,501,240 63.

Acque. — Opere idrauliche di prima categoria. — Capitolo 74. Apertura di un canale di navigazione fra i laghi di Como e di Mezzola (*Per memoria*).

Capitolo 75. Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle provincie di Padova e Venezia. Sistemazione secondo il piano Fossombroni - Paleocapa (Spesa ripartita), lire 300,771 49.

Capitolo 76. Naviglio Adigetto - Rovigo. Riduzione ad uso di magazzino idraulico del fabbricato erariale già appartenente alle poste nell'interno di Rovigo, lire 17,000.

Opere idrauliche di seconda categoria. — Capitolo 77. Fiume Reno - Bologna. Costruzione di un muro d'ala a sinistra della chiavica - Due Portoni, lire 12,500.

Capitolo 78. Fiume Po - Mantova. Costruzione di un magazzino idraulico presso Scorzarolo, 18,000 lire.

Capitolo 79. Fiume Secchia - Modena. Costruzione di un magazzino idraulico in Villa Rovereto, 21,000 lire.

Capitolo 80. Fiume Po - Piacenza. Costruzione di un magazzino idraulico a Roncarolo, lire 15,000.

Capitolo 81. Torrente Crostolo - Reggio Emilia. Costruzione di un magazzino idraulico in Santa Vittoria, lire 22,000.

Capitolo 82. Torrente Canalazzo Tassone - Reggio Emilia. Costruzione di un magazzino idraulico al ponte della Forca, lire 24,000.

Capitolo 83. Fiume Po - Rovigo. Ampliamento del magazzino idraulico di Crespino, lire 6600.

Capitolo 84. Fiume Adige - Verona. Costruzione di un magazzino idraulico a Bonavigo, lire 14,500.

Capitolo 85. Fiume Brenta - Vicenza. Costruzione di una casa idraulica a Cortigliano, lire 5000.

Capitolo 86. Costruzione e completamento di idrometri sul Po nelle provincie di Cremona, Mantova, Piacenza e Rovigo, lire 14,800.

Bonifiche. — Capitolo 87. Lago di Bientina, lire 222,936 87.

Capitolo 88. Maremme toscane, lire 550,727 27.

Capitolo 89. Stagni di Vada e Collemazzano, lire 12,924 59.

Capitolo 90. Bacino inferiore del Volturmo e Bagnoli, lire 397,367 54.

Capitolo 91. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 49,705 50.

Capitolo 92. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 202,833 59.

Capitolo 93. Torrente Nola, lire 116,702 27.

Capitolo 94. Regi Lagni, lire 215,265 05.

Capitolo 95. Bacino Nocerino, lire 72,090 68.

Capitolo 96. Agro Sarnese, lire 84,632 34.

Capitolo 97. Bacino del Sele, lire 125,607 69.

Capitolo 98. Vallo di Diano, lire 133,203 81.

Capitolo 99. Stagni di Marcianise, lire 14,505 14.

Capitolo 100. Piana di Fondi e Monte San Biagio, lire 47,024 68.

Capitolo 101. Lago di Averno, lire 50,451 62.

Capitolo 102. Lago Salpi, lire 134,685 29.

Capitolo 103. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 19,739.

Capitolo 104. Lago di Bivona, lire 39,000.

Capitolo 105. Piana di Rosarno, lire 21,120.

Capitolo 106. Piana di San Vettorino, 8,837 lire e 54 centesimi.

Capitolo 107. Bonificazioni Pontine, lire 22,761 e 15 centesimi.

Capitolo 107 bis. Concorso nel bonificamento

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

delle Valli grandi Veronesi ed Ostigliesi. Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 63,120.

Capitolo 108. Spese per progetti di opere di regolazione dei torrenti per ovviare ai danni che arrecano alle ferrovie dello Stato, lire 14,980 05.

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 109. Porto di Bari di 3^a classe - Terza rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto, autorizzata colla legge 14 agosto 1870, numero 5823, lire 350,000.

Capitolo 110. Porto di Bosa di 3^a classe - Costruzione del porto (Spesa ripartita), lire 19,953 58.

Capitolo 111. Porto di Catania di 3^a classe - Terza rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto, autorizzata colla legge 31 luglio 1870, n° 5783, lire 250,000.

L'onorevole Gravina ha presentata la seguente domanda d'interrogazione :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul ritardo dei lavori del porto di Catania. »

Invito l'onorevole ministro a dire se e quando intenda rispondere a quest'interrogazione.

(L'onorevole ministro accenna di essere pronto a rispondere.)

L'onorevole Gravina ha facoltà di parlare.

GRAVINA. Da informazioni particolari mi risulta come nel porto di Catania si lavori poco o si lavori nulla.

Fra l'accollatario delle opere ed il Banco dei lavori pubblici di Torino, che è il fideiussore, sono insorte delle gravissime questioni che si traducono a evidente discapito dell'opera.

Io vorrei sapere dall'onorevole signor ministro cosa egli intenda di fare perchè i lavori procedano regolarmente, perchè il contratto di appalto sia davvero eseguito in tutte le sue parti e senza ulteriore ritardo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Risponderò poche parole alla domanda dell'onorevole Gravina.

È pur troppo vero che i lavori del porto di Catania non procedono con quella celerità che sarebbe desiderabile, e la colpa di questa lentezza è da attribuirsi all'accollatario dei lavori.

È anche vero che tra l'accollatario ed il suo fideiussore sono intervenute delle quistioni.

L'amministrazione ha infatti diffidato l'accollatario principale affinchè in breve tempo si metta in grado di spingere i lavori con l'alacrità necessaria, perchè siano compiti a termini del contratto, ed ha pure notificato la stessa diffida al suo fideiussore. Da ciò sono nate le quistioni tra l'accollatario ed il suo fideiussore; ma l'amministrazione è rimasta interamente estranea, come doveva, in

questa controversia. Per il che se l'appaltatore nel termine ragionevole non mostrerà d'avere in pronto tutti i mezzi necessari per la debita esecuzione del contratto per condurre a termine i lavori, in tal caso avrà luogo certamente la esecuzione d'ufficio.

Ecco la risposta che posso dare all'onorevole Gravina, e che mi pare la più soddisfacente che possa venir data da un ministro, allorchè gli si domanda che certi lavori si abbiano ad eseguire con maggiore prestezza. A me non resta che da invitare l'appaltatore negligente ad eseguire i lavori, salvo poi a provvedere d'ufficio in caso di ostinata negligenza.

GRAVINA. Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro per i lavori pubblici e fido nella sua proverbiale energia.

PRESIDENTE. Metto ai voti il capitolo 111.

(È approvato, e sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 112. Porto Corsini di 3^a classe - Sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 203,196 39.

Capitolo 113. Porto di Gallipoli di 3^a classe - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita), lire 263,056 20.

Capitolo * 114. Porto di Genova di 1^a classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 525,801 71.

Capitolo 115. Porto di Girgenti di 3^a classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita), lire 307,017 63.

Capitolo 116. Porto di Livorno di 1^a classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita), lire 238,616 20.

Capitolo 117. Porto di Messina di 1^a classe - Compimento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita), lire 260,923 60.

Capitolo 117 bis. Porto di Milazzo di 2^a classe - Concorso dello Stato nella spesa occorrente per la deviazione del Rivo Rosso dal porto, lire 8000.

Capitolo 119. Porto di Ortona di 3^a classe - Costruzione di un pennello, lire 14,040.

Capitolo 119 bis. Porto di Napoli di 1^a classe - Acquisto di una gru da collocarsi sul molo di San Gennaro, lire 12,500.

Capitolo 122. Porto di Reggio di 3^a classe - Terza rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la costruzione del porto, autorizzata colla legge 14 agosto 1870, n° 5823, lire 215,100.

Capitolo 124. Porto di Santa Venere di 3^a classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita), lire 145,881 92.

Capitolo 125. Porto di Savona di 3^a classe - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 694,557 75.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Capitolo 129. Escavazione per miglioramento dei fondali dei porti di Genova, Livorno e Venezia, lire 787,726 62.

Capitolo 130 bis. Faro di Capo Caccia - Saldo dei lavori eseguiti per la costruzione del Faro, lire 30,000.

L'onorevole Bruno aveva presentato, su questo capitolo, una domanda d'interrogazione, che è la seguente:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici se ha studiato la questione della nuova luce proposta per i fari. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io rispondo subito.

Ho ricevuto una domanda dall'inventore di questa nuova luce, perchè facessi esaminare il sistema da lui inventato; ma cotesta è una materia assolutamente scientifica, e quindi io mi sono rivolto a tale scopo all'Accademia dei Lincei, perchè mi prestasse l'aiuto di tutta la sua sapienza e dottrina tecnica e speciale in proposito, per apprezzare il valore di questa scoperta.

Quando avrò ricevuta la risposta dall'Accademia, allora, se il suo parere sarà favorevole, potrò fare procedere a studi di un altro ordine, a studi pratici, per vedere che vantaggio ne può ricavare l'amministrazione dei fari.

BRUNO. Io ho chiamato l'attenzione dell'onorevole ministro su questa questione appunto perchè conosceva di già che l'onorevole ministro si è diretto, e ne lo ringrazio, ad un'Accademia scientifica, dei lumi della quale anche io sono ammiratore; però, siccome ho veduto che talvolta i corpi scientifici, per colpa di regolamentarie disposizioni, hanno impedito che delle grandi scoperte avessero pronta attuazione, così io mi sono permesso e mi permetto di far osservare all'onorevole ministro che, appunto in grazia di queste deplorabili regolamentarie disposizioni, l'Accademia di Roma non ha ancora risposto alla questione gravissima postale dall'onorevole ministro.

Trattasi, secondo dicesi, di una scoperta importante, ed urge sapersi se può applicarsi con utile o no.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Onorevole Bruno, si limiti alla sua interrogazione; io non posso lasciarla continuare in questo modo.

BRUNO. È una grave questione, onorevole presidente...

PRESIDENTE. Sarà gravissima, ma io sono qui per far osservare il regolamento.

BRUNO. Scusi: è necessario che io mi spieghi; se mi toglie la parola, non posso farlo.

PRESIDENTE. Nessuno le impedisce di parlare, ma

è mio dovere, lo ripeto, d'invitarla a limitarsi alla sua interrogazione, invece di spaziare.

BRUNO. Si è pubblicato un lavoro relativo ad una grande scoperta; il ministro ha chiesto a questo riguardo il parere dell'Accademia, e l'Accademia discute, non sul valore utile applicato della scoperta, ma sul regolamento che gli impedisce di esaminare se buono o cattivo il trovato, perchè vi ha un lavoro stampato dall'inventore. Intanto il ministro attende il responso, l'Accademia non risponde, e il tempo passa. Ecco perchè io mi facevo un dovere di pregare il ministro, affinchè colla sua solita intelligenza provveda a questo fatto. Se queste cose non si vogliono sentire io mi tacerò per ora, e ne parlerò fra pochi giorni in più opportuna occasione.

PRESIDENTE. Io ascolto lei con tutti quei riguardi che debbo ai miei colleghi, ma con tutto questo non sono dispensato dal fare il mio dovere.

BRUNO. Parlo così di rado alla Camera, che mi sono creduto di non abusare della sua pazienza e del suo tempo, facendo queste poche osservazioni.

PRESIDENTE. Si persuada, onorevole Bruno, che non è che il sentimento del dovere mio quello che mi guidò a richiamarla alle prescrizioni del regolamento, sulle quali non si può pretendere che io transiga.

BRUNO. E a me premeva di far rilevare questo fatto, inquantochè si accusava il Governo, che non ne ha colpa, di non risolvere questa questione, e di non volere incoraggiare le utili scoperte dei nostri concittadini.

(Il capitolo 130 bis è approvato.)

PRESIDENTE. — *Strade ferrate.* — Capitolo 131. Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese fisse), lire 175,000.

Capitolo 132. Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese variabili), lire 60,864 67.

Capitolo 133. Costruzione della stazione di Venezia (6^a 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° 311, serie 2^a), spesa ripartita, lire 7,142,000.

Capitolo 135. Ferrovia San Severino-Avellino. Continuazione dei lavori di costruzione, 3,616,000 lire.

Capitolo 136. Ferrovia ligure. Costruzione (spesa ripartita) lire 7,540,060 54.

Capitolo 137. Ferrovie calabro-sicule. Costruzione (spesa ripartita), lire 26,099,806 88.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Su questo capitolo l'onorevole Paternostro Paolo ha presentata questa domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto chiede interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sul capitolo 137, cioè come intenda provvedere ai fondi per la continuazione dei lavori delle ferrovie calabro-sicule. »

L'onorevole Torina poi ha deposta quest'altra domanda:

« Il sottoscritto chiede interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori delle ferrovie calabro-sicule. »

Prego l'onorevole ministro a dichiarare se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Come sono uso, alla prima interrogazione rispondo prima che mi sia stata svolta, e do la risposta che ho data già alla Commissione del bilancio.

La Commissione del bilancio si era preoccupata di questo argomento, ed ha voluto sapere da me come provvederei ai fondi necessari per la prosecuzione delle ferrovie calabro-sicule. Io ho risposto che, dal canto mio, aveva già provveduto, presentando alla Camera un progetto di legge, fin dal 5 dicembre dell'anno scorso, col quale ho chiesto l'approvazione delle convenzioni ferroviarie, con cui il Governo intende provvedere ai fondi necessari pel compimento delle strade ferrate calabro-sicule. E questa risposta io posso ora ripetere anche all'onorevole Paternostro.

Egli mi dirà: ma se la Camera non discute le convenzioni?

Io non posso ammettere questa supposizione in nessuna maniera: la Commissione sarà certissimamente pronta a presentare la sua relazione prima che la Camera si proroghi. E quando questo non accada, io od un altro saprà come provvedere.

PATERNOSTRO PAOLO. La prima parte della risposta dell'onorevole ministro alla mia interrogazione non aggiungeva niente alla risposta data alla Commissione, e che si legge nella relazione.

Fu appunto questa risposta che mi aveva preoccupato, perchè io domandava a me stesso, se le convenzioni non venissero in discussione, o se non fossero approvate, i lavori sarebbero abbandonati?

Tutti i lavori che sono, l'onorevole ministro lo sa, nell'alveo dei fiumi in punti nei quali si devono attraversare gli Appennini...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Vi farete iniziatore di un progetto di legge.

PATERNOSTRO PAOLO... lasciati in sospenso, saranno lavori perduti. Ciò potrebbe far supporre alle popolazioni che espressamente si trascurano, e si lasciano i lavori in istato di abbandono per perdere tutto quello che si è fatto.

Come rimedierà l'onorevole ministro?

Questa è la domanda che io faceva a me stesso.

Però con la seconda parte della sua risposta l'onorevole ministro non mi rassicura che in parte, perchè da un lato mi dice: non posso supporre che le convenzioni non si discutano, io insisterò perchè si discutano, se si debbano discutere; ed io dico al ministro: speriamo che possano discutersi, e discutiamole pure. Ma se non si discutessero, o se non fossero approvate, aggiunge l'onorevole ministro: o io o un altro penseremo a provvedere.

Onorevole ministro, piano, si dimentichi di essere ministro dei lavori pubblici Spaventa, con le convenzioni proprie da tutelare, e si ricordi di essere ministro dei lavori pubblici nell'interesse del paese; non basta dire dopo di me il diluvio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Si faccia iniziatore di un progetto di legge.

PATERNOSTRO P. Mi perdoni, onorevole ministro, è positivo che ha bisogno di 40 milioni per questo anno; è positivo che dei 26 milioni iscritti in bilancio, 13 milioni li ha già pagati sul primo trimestre; e quantunque possa per l'ultima rata di quest'anno pagare nel 1876, non è men vero che avrà sempre bisogno di 15 milioni.

Ora, se le convenzioni non fossero approvate, o se l'onorevole ministro si volesse ritirare...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ci penserà l'onorevole Paternostro.

PATERNOSTRO P. Io non desidero il suo ritiro nell'interesse dei lavori pubblici, e delle ferrovie; ma in fin dei conti certo non sarò io che metterò una catena per impedire che qualcuno dei ministri vada via, se crederà farlo.

Ora, se l'onorevole ministro (faccio una ipotesi) volesse andar via prima che siano votate le convenzioni, o se le convenzioni fossero respinte, come resteranno questi lavori? È questione della frase che io ho detto: *dopo di me, il diluvio.*

Questo non sta, onorevole ministro. Ella dovrebbe oggi domandare alla Camera i 15 milioni più dei 26. E poi, onorevole ministro, delle due una: o le convenzioni passeranno, e allora provvederà colle somme che avrà in conseguenza delle convenzioni; o non passeranno, e allora avrà avuto mezzi di far fronte alle spese.

Ad ogni modo, se l'onorevole ministro vuole lasciare questa questione così in aria, io non so cosa dire, perchè mi pare che l'atmosfera della Camera sia tale che possa io presentare proposte di quindici milioni...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non può farlo. Ci vuole una legge.

PATERNOSTRO PAOLO... perchè il ministro e la Ca-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

mera naturalmente mi direbbero: alto là! Voi presentate a bruciapelo una proposta di quindici milioni.

Io quindi non posso che richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questa questione delle ferrovie calabro-sicule, osservandogli che è una questione molto seria, la quale deve preoccupare molto l'onorevole ministro, perchè noi intendiamo che questa questione debba essere del tutto staccata da quella delle convenzioni.

Non ho altro a dire.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Paternostro ha parlato di questa materia in un modo che non rivela quella cognizione esatta, che egli suol prendere di tutte le materie di cui discorre. Qui non si tratta di una questione di bilancio. Se l'onorevole Paternostro potesse proporre un aumento di 15 milioni sul capitolo relativo, io gli risponderai: lo proponga. Ma qui non si tratta di ciò, qui è necessaria una legge, perchè la legge del 1873 ha autorizzati ancora 46 milioni, e questi 46 milioni sono impegnati. Per la continuazione dei lavori ho bisogno non solo di pagare i lavori in corso, ma di prendere nuovi impegni, perchè occorrono delle opere addizionali, che sono necessarie per l'andamento stesso dei lavori. Fa di mestieri pertanto che io prenda nuovi impegni, ed io non li posso prendere, se i fondi suppletivi non sono autorizzati. Quindi è indispensabile una legge, la quale autorizzi questa maggiore spesa; nè ciò basta, ma occorre altresì che provveda alla maniera con cui farvi fronte: oltre al votare la spesa, fa d'uopo votare il modo come raccogliere i fondi necessari per pagarla.

Questo modo io l'ho proposto alla Camera già da un anno, e la Camera non l'ha ancora discusso. L'onorevole Paternostro vuole che io ne presenti un altro; ma io non credo di essere a ciò obbligato. Se all'onorevole Paternostro non piace, ne presenti egli un altro, ma finchè la Camera non ha detto la sua parola sul modo da me proposto, io non credo che un deputato possa pretendere che il ministro presenti un'altra proposta.

Sarebbe molto curiosa questa teorica che un ministro venisse davanti alla Camera a presentare una risoluzione per provvedere ad un determinato bisogno, e solo perchè la Camera non si è ancora pronunciata su di essa, un deputato potesse pretendere che il ministro ne escogitasse e ne presentasse un'altra.

Questa sarebbe una maniera di governo, che non ritengo parlamentare, e non mi sembra che corrisponda a quell'accuratezza e a quella ponderazione

che l'onorevole Paternostro suol sempre usare nelle questioni su cui discorre.

LACAVA, relatore. La Commissione del bilancio si preoccupò fino da quando fu discusso il bilancio di prima previsione, della continuazione dei lavori delle Calabro-Sicule, e l'onorevole ministro, chiamato nel seno di essa, sin d'allora fece rilevare che per la fine di luglio prossimo i lavori delle Calabro-Sicule resterebbero sospesi, se non si provvedesse con altri fondi, oltre di quelli stanziati nel corrente esercizio; ma nel tempo stesso rilevò che a questi fondi egli aveva provveduto mediante il progetto di legge, che tutti conoscono, sulle convenzioni ferroviarie. E siccome allora si era nei principii dell'anno, così la Commissione non insistè di vantaggio, giacchè supponeva che pel tempo in cui ora siamo, il progetto delle convenzioni probabilmente sarebbe venuto in discussione alla Camera, e perchè era ancora a discutere il bilancio definitivo.

Pervenuti ora al bilancio definitivo, la Commissione si preoccupò nuovamente della continuazione dei lavori delle Calabro-Sicule e chiamò per la seconda volta l'onorevole ministro. Questi ripeté quello che aveva detto prima, cioè che egli aveva provveduto al proseguimento dei lavori per mezzo del progetto che sapete. Ma siccome da vari membri della Commissione fu rilevato che pei lavori delle Calabro-Sicule non vi sono fondi al di là del mese di luglio, e che perciò bisognava provvedere nel caso si verificasse la possibilità che o le convenzioni non fossero discusse o non fossero approvate.

In tale ipotesi (ed io l'ho detto nella relazione che prego l'onorevole Paternostro di vedere) l'onorevole ministro assicurò la Commissione che, qualora le sue convenzioni non fossero discusse od approvate, provvederebbe al proseguimento dei lavori sopraddetti, lavori che certamente non possono essere sospesi.

La risposta del ministro ci sembrò naturale; egli diceva: io ho presentato un progetto di legge che vi provvede, non mi conviene presentarne un altro, ma qualora quel progetto non fosse approvato si provvederà altrimenti.

L'onorevole Paternostro sa che noi abbiamo la seconda legge sulle Calabro-Sicule di 46 milioni, la quale dispone 20 milioni pel 1875, 20 pel 1876 e il resto pel 1877. E qui mi discosto un poco dall'onorevole ministro che dice: bisogna trovare 15 altri milioni per far fronte alla continuazione dei lavori. I 15 milioni sono belli e trovati nella legge sopra detta, che determina anche il modo di trovarli, cioè per emissione di rendita. Quindi non è che sarebbero 15 milioni nuovi da aggiungere, ma invece bi-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

sognerebbe spostare lo stanziamento che deve farsi nell'anno venturo, e anticiparlo in quest'anno; onde è non vi sarebbe spesa nuova, e diffatti nel bilancio di prima previsione del 1876 sono stanziati i 20 milioni.

Io prego quindi l'onorevole Paternostro di contentarsi di quanto la Commissione generale del bilancio ha fatto, e di quello che fu detto dall'onorevole ministro, il quale ha promesso che, qualora la sua proposta di legge non fosse votata o non approvata, provvederebbe prima che scorra il mese di luglio, epoca in cui finiscono i fondi pei lavori in corso; anche perchè qualunque sia l'ipotesi che possa farsi, certamente il Governo non può non provvedere alla continuazione dei lavori già impegnati per contratti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Provvederà chi ci sarà.

PATERNOSTRO PAOLO. Naturalmente io non farò un lungo discorso per provare che aveva ragione nell'esposizione del mio concetto.

Certamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici deve essere meglio informato di me, e meglio si è informato il relatore della Commissione del bilancio, e guai se non fosse così.

Naturalmente io aveva questa idea (confusa se volete) che non vi fosse bisogno di somme nuove, che non si dovessero provvedere somme nuove, perchè il Parlamento ha già date le somme da spendersi, e bisogna regolarizzare le spese e farle autorizzare, poichè tutto quello che per ora è disponibile, ha dichiarato l'onorevole ministro, sia già impegnato.

Forse sarò stato poco corretto nella mia dizione, e accetto la rettificazione dell'onorevole ministro, ma il mio concetto era questo: voi avete promesso, nel caso che le convenzioni non fossero discusse, di presentare un progetto di legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho promesso nulla.

PATERNOSTRO PAOLO. Io credo che l'ora del tempo e la calda stagione non mi convincono che noi arrivremo a votare queste benedette convenzioni, e allora diceva tra me: come farà il ministro? Che cosa ha escogitato? Ed io parlava di avere 15 milioni, perchè si potessero avere i fondi, nel caso che le convenzioni non fossero votate o non passassero.

Ad ogni modo, quando ho date queste spiegazioni, spero che l'onorevole ministro mi avrà compreso.

Quanto poi alla forma, siamo al solito, lo stile è l'uomo, ed io ho la mia maniera di parlare.

Ma credo che, qualunque sia la forma che io adopero, l'onorevole ministro non possa supporre che

l'adopero per ragione di poco riguardo personale all'onorevole ministro, ma sempre nell'interesse delle ragioni che io sostengo.

PRESIDENTE. L'onorevole Torina ha presentato la seguente interrogazione:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno all'andamento dei lavori nelle ferrovie calabro-sicule. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È un'interrogazione troppo vaga.

TORINA. La mia interrogazione nel mentre è semplicissima, è ancora ben diversa di quella testè svolta dall'onorevole mio amico Paternostro.

L'onorevole ministro pei lavori pubblici nella discussione generale del bilancio di prima previsione rispondendo, se mal non mi avviso, alle interrogazioni dell'onorevole Maurigi e dell'onorevole Larrussa, affermò che non più tardi del prossimo passato mese di aprile si sarebbero aperti all'esercizio il primo e secondo tronco della strada ferrata da Monesteraci a Catanzaro; e disse ancora, che prima della fine di quest'anno si sarebbero anche attivati al pubblico servizio gli altri due tronchi che avrebbero unito Catanzaro a Cotrone.

Sappiamo già che nel trascorso maggio i primi due tronchi dianzi cennati furono inaugurati. Da Reggio di Calabria si corre quindi comodamente in ferrovia sino a Catanzaro, speriamo che in adempimento alle fatte promesse, prima che volga al termine il corrente anno, la intera linea delle Calabrie si congiunga superandosi la interruzione che oggi vi si ritrova.

Anche in quella occasione l'onorevole ministro fece sperare che, in seguito ad accordi a prendersi colla provincia interessata, avrebbe stabilito un servizio di vettura corriera tra Catanzaro a Cotrone, in coincidenza coll'arrivo e colla partenza dei due treni, onde facilitare il movimento in quella linea.

Se questo fu promesso dal signor ministro, capirà egli bene quali fossero le speranze che generalmente ha fatto alimentare, molto più che trattasi di un servizio, non solo utile alle popolazioni delle Calabrie, ma ben pure di quelle al di là del faro. E dirò, per esempio, che se, come si spera, questa intera linea sarà aperta nel corso di quest'anno, quando si aprirà nuovamente il Parlamento, noi, di Sicilia, potremmo giovarci di essa, liberandoci dalle sofferenze di un lungo e forse disastroso viaggio per mare.

Ora io domando, in base alle assicurazioni fatte allora dall'onorevole ministro, fu messo in pratica il servizio di vettura tra Catanzaro e Cotrone, in coincidenza dell'arrivo dei due treni? O sarebbe da sperarsi la sua pronta attuazione?

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Ecco la prima domanda.

Dirò in secondo luogo, essere a mia conoscenza che i lavori da Catanzaro a Cotrone procedono regolarmente, che anzi qualche tratto di questa stessa nuova linea, per gli usi della costruzione, e per trasporto di lavoranti e materiali, è aperto ad un servizio, sebbene strettamente privato. Ora io domando: sarebbe possibile, per favorire viemmeglio le condizioni di coloro che abitano quelle contrade, prendendo accordi coll'intraprenditore di quei lavori, senza pure attendere la completa costruzione di quella lunga linea, dividerla in vari piccoli tronchi, e successivamente metterne in servizio quelli costruiti? Così il pubblico verrebbe a sperimentarne anticipato vantaggio.

Terzo finalmente. Nel mentre procedono i lavori in quella linea, e nella ipotesi che non fosse possibile la messa in esercizio di qualche suo anche piccolo tronco, prima dell'epoca destinata alla collaudazione, sempre in base alle già espresse ragioni potrebbe essere permesso alla deputazione siciliana di servirsi di quel transito con quel sistema provvisorio addetto agli usi dei costruttori?

Son queste le domande che io rassegnò all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e che, facendo assegnamento sulla di lui cortesia, desidero vedere ricambiate con opportune e soddisfacenti risposte; egli, l'onorevole ministro, comprenderà che io sono stato animato a farle dall'ardente desiderio di accelerare e facilitare quanto più possibilmente le comunicazioni della Sicilia con questo continente, non escluso il pensiero di risparmiare ai siciliani ed a noi deputati in tempo d'inverno un lungo viaggio per mare, che se a me personalmente non risulta sgradevole, conosco però essere ad altri gravemente noioso.

In linea poi di semplice raccomandazione relativamente all'orario in una delle linee ferroviarie della Sicilia, vorrei rassegnare all'onorevole ministro una brevissima preghiera, sperando che, convinto delle irregolarità che vi corrono, sappia provvedervi.

Da Palermo a Cammarata e viceversa sono destinate due corse al giorno; una terza intermedia parte da Palermo, si ferma a Cerda, e questa trova riscontro in un'altra di prima ora che parte da Cerda, e giunge a Palermo. Vorrei che l'onorevole ministro poggiasse la sua attenzione in quell'orario, ed allora rileverà che meriterebbe di essere variato per migliorarsi.

Le tre partenze da Palermo coincidono piuttosto in ore opportune, giacchè la prima sarebbe segnata alle 6 30 antimeridiane, la seconda alle 11, e la terza alle 4 pomeridiane; come tanto l'arrivo quanto

la partenza da Cammarata nella stagione in cui siamo per le due corse designate non darebbe ragione, a doglianza; però in rapporto alla città di Termini, capoluogo di circondario, che merita ogni possibile considerazione per la sua importanza e popolazione, e per il suo traffico, l'orario non risulta soddisfacente siccome per il passato. Nell'ultima riforma apportatavi si è tolta la partenza da Termini all'una pomeridiana che coincideva col treno partito Cerda alle 12 e mezzo pomeridiane, e questa corsa si è anticipata partendo il treno da Cerda alle 6 25 antimeridiane, in modo che Termini per Palermo avrebbe tre corse cioè la prima alle 6 25 antimeridiane, la seconda alle 8 23 antimeridiane, la terza alle 5 47 pomeridiane.

La prima e la seconda corsa quasi immediate non offrono grande utilità, mentre ben diversa questa risulterebbe ove la prima, senza arrecar danno alle altre comuni interessate, potesse coincidere nelle prime ore pomeridiane. Una tale posposizione risulterebbe di universale approvazione, ed anche renderebbe maggiore utile al servizio postale, giacchè, col sistema oggi giorno in attività, la corrispondenza di molti comuni dipendenti dal circondario di Termini, che ivi vien presa e consegnata, partita da Palermo o diretta per Palermo, non incontrando la coincidenza del primo o secondo treno, necessariamente deve rimanere in quell'ufficio postale sino alla partenza dell'ultimo, e quindi la distribuzione nel capoluogo di provincia si opera con un giorno di ritardo.

Quest'inconveniente sarebbe eliminato, ove l'orario stabilito ai treni della ferrovia fosse riformato o nel modo da me poco prima suggerito o in qualunque altro che l'onorevole signor ministro potrebbe escogitare.

PRESIDENTE. Ma questo non ha che fare colla sua interrogazione.

TORINA. Moltissimo anzi, onorevole presidente, perchè, essendo il servizio delle poste affidato alle strade ferrate, nell'articolo in esame se ne può discutere con strettissima connessione, quindi mi trovo in regola nella mia interrogazione.

Dunque, onorevole ministro, se modificato venisse l'orario della prima corsa che parte da Cerda per Palermo, ella avrà procurato a quelle popolazioni un doppio vantaggio, relativo al comodo servizio delle persone e delle poste.

Spero che questa mia raccomandazione sarà tenuta presente dall'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Comincio dall'ultima cosa detta dall'onorevole Torina. Le cose non stanno come egli dice. È vero che la prima corsa è alle ore 6 30, ma la seconda non è alle ore 8,

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

bensi alle ore 11, e la terza alle ore 4 pomeridiane. Ciò mi basti per dimostrare che i suoi ragionamenti sono privi di fondamento.

Vengo alle altre raccomandazioni da lui fattemi.

Io dissi che quando si fossero aperti i due tratti di ferrovia, da Cotrone a Soverato e da Soverato a Catanzaro, io avrei cercato modo di fare istituire un servizio di vettura postale da Catanzaro a Cotrone per giovare di tutte le ferrovie, nonostante l'interruzione fra Cotrone e Catanzaro, per interesse di chi venisse o volesse andare in Sicilia per mezzo delle ferrovie. Non ho mancato di fare questi studi, ma debbo confessare che conclusi nulla perchè la spesa a farsi è troppo grave, e tanto più inquantochè il servizio da istituire non potrebbe durare che pochi mesi, avendo io fermissima fiducia che prima della fine dell'anno gli altri due tronchi di ferrovia, da Catanzaro a Cotrone, potranno essere aperti. Non sarebbe quindi opportuno il fare un contratto oneroso per il servizio tra Catanzaro e Cotrone durante l'estate quando il Parlamento è chiuso, cosicchè i deputati non potrebbero profittarne, e, francamente, l'onorevole Torina faceva cominciare la carità da sè: *prima charitas incipit a se*, come suolsi dire. Ora, io osservo che i deputati non potrebbero valersi di quest'agevolezza, e quindi mancherebbe di scopo.

Le altre proposte dell'onorevole Torina sono assolutamente inammissibili. Volere che io apra all'esercizio una parte dei tronchi prima che siano interamente completi, è cosa che non può ammettersi, perchè il lavoro sopra un tronco avanza regolarmente; si fa prima il corpo stradale, poi la ghiaia, poi l'armamento, poi si compiono le opere d'arte, le stazioni, i casotti, i passaggi a livello, e via dicendo. La maniera come si conduce il lavoro non permette che un tronco sia aperto all'esercizio pubblico prima che sia compiuto. Capisco che, per uso del servizio, degli stessi lavoratori, degli ingegneri, degli impresari, una parte del tronco, prima che sia compiuto tutto, possa essere esercitato, ma per servizio del pubblico non sarebbe cosa prudente. Potrebbero nascerne delle conseguenze serie.

Quanto all'orario, se ho capito l'onorevole Torina, egli si è lamentato che i due treni che partono da Palermo sieno troppo vicini fra loro; ma a me risulta che l'uno è distante dall'altro, e per conseguenza non ho altro ad osservare riguardo a questi due punti del suo discorso. Ciò che ho detto credo che possa bastare.

TORINA. Di replica alla risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi permetto osservare che io non intendeva sollevare una questione solo per il mio, o per l'esclusivo interesse dei deputati,

ma sibbene per un vantaggio generale. È vero, onorevole ministro, che si suol dire: *prima charitas incipit a me...*

Voci. *Ab ego.*

TORINA... ma questa massima egoista non sempre, e in tutto, ha la sua applicazione, e molto meno l'avrebbe nelle mie intenzioni. Ciò che mi moveva a parlare era la considerazione che, se l'onorevole ministro avesse potuto impegnarsi per il pronto collegamento delle linee Catanzaro-Cotrone, il servizio si sarebbe meglio attuato e maggiore sarebbe il prodotto della strada con immenso vantaggio degli utenti.

L'onorevole ministro ha parlato della spesa alla quale avrebbe dovuto andare incontro per l'impianto della corriera, però io credo che, reso congiunto il servizio della linea, questa spesa sarebbe stata compensata dai maggiori utili che se ne sarebbero ricavati. Ad ogni modo, mi dichiaro confortato e soddisfatto dalle assicurazioni dell'onorevole ministro, per cui crederò fermamente che quanto prima la linea ferrata, argomento della mia interrogazione, sarà aperta all'esercizio, e così verso la fine del corrente anno potremo su di essa sentire il fischio della vaporiera.

Debbo poi fare osservare all'onorevole ministro che le partenze dei treni da Palermo stanno siccome io le ho accennate, e che l'inconveniente del quale ho fatto ricordo riguarda il comune di Termini, nel di cui interesse desidererei con giustizia vedere modificato l'orario di partenza del primo treno da Cerda. (*Interruzioni — Movimento del ministro per i lavori pubblici*)

Scusi, onorevole ministro: esaminiate bene la pratica, ed allora si convincerà essere ben fondate le mie osservazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Torina, queste osservazioni non sono opportune.

TORINA. È stata una raccomandazione che ho creduto mio debito fare all'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ciò che pretende l'onorevole Torina non sta: il treno non parte da Termini ma da Cammarata. Dunque come vuole che io subordini alle esigenze di Termini l'andamento di tutto il servizio? (*Interruzioni*)

TORINA. Il primo ma non il secondo. (*Rumori*)

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 137. Ferrovie calabro-sicule - Costruzione (Spesa ripartita), lire 26,099,806 88.

Capitolo 138. Ferrovie calabro-sicule - (Compiimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia, giusta la legge del 31 agosto 1868, n° 4587 e la convenzione del 10

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

marzo 1873, approvata con decreto ministeriale 21 luglio successivo, lire 2,404,648 79.

Telegrafi. — Capitolo 139. Ampliamento e completamento della rete telegrafica del regno, lire 720,866 34.

Capitoli aggiunti per spese residue 1874 e retro non aventi riferimento con alcuno di quelli iscritti nello stato di prima previsione pel 1875.

Lavori pubblici. — *Strade.* — Capitolo 140. Strada nazionale di Valle Roja, n° XV. - Compimento della strada da Ventimiglia al confine francese, lire 266,912 67.

Capitolo 141. Strada nazionale del litorale da Genova al confine francese, n° XVIII. - Costruzione di un ponte sul torrente Roja presso Ventimiglia, lire 11,054 16.

Capitolo 142. Strada nazionale dal Piemonte ad Oneglia, n° XVI. - Riparazioni al ponte della Catalana sul fiume Tanaro all'ingresso dell'abitato di Ceva, e modificazione del tratto di detta strada fra il suddetto ponte ed il Borgo Torretta-Cuneo, lire 29,900.

Capitolo 143. Strada nazionale da Susa in Francia pel Monginevro, n° XII. - Costruzione di un ponte in muratura di metri 12 di luce sul torrente Ripa presso l'abitato di Cesana-Torino, lire 4430.

Capitolo 144. Strada nazionale del Monginevro, n. XII. - Riforma di tratti saltuari, lire 1162 90.

Capitolo 145. Strada nazionale del Monginevro, n. XII. - Trasporto di un tratto fuori dell'abitato di Chiomonte - Torino, lire 1500.

Capitolo 146. Strada nazionale da Torino alla Svizzera per il Gran San Bernardo, n. IX. - Sistemazione dei tronchi fra Montalto e Borgofranco, lire 107,780.

Capitolo 147. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine svizzero, n. IX. - Sistemazione del secondo tronco in circondario d'Ivrea fra il rivo Chiusuma ed il tratto già sistemato presso la rupe Bandesia, lire 15,760.

Capitolo 148. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine svizzero, n. IX. - Restaurazione in muratura del ponte sul torrente Valgrisana, lire 2585 81.

Capitolo 149. Strada nazionale da Aosta in Francia per il Piccolo San Bernardo, n. IX. - Compimento della linea tra la Thuille ed il confine francese (Torino), 78,740 61.

Capitolo 150. Strada nazionale da Cuneo alla Francia per il colle dell'Argentiera, n. XIV. - Compimento dei tronchi in lacuna, lire 34,821 69.

Capitolo 151. Strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, n. VII. - Compimento della

linea fino al confine svizzero fra Cannobio e il torrente Valmara (Novara), lire 16,440.

MORINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Se non è variato.

MORINI. Ebbene, credo che si possa dire sempre una parola quantunque si tratti di un capitolo non variato.

PRESIDENTE. Se la somma non è variata...

MORINI. Capisco, ma io non intendo di parlare sulla somma; ho bisogno di far notare al ministro una circostanza.

PRESIDENTE. Permetta, quando un capitolo non è variato, ella sa che non ammette discussione, tranne che si proponga una variazione, o si voglia fare una interrogazione, e questa sia ammessa dalla Camera.

MORINI. Ma se gli altri fanno tante interrogazioni per capitoli non variati, mi pare che posso farne una anche io.

PRESIDENTE. Se avesse mandata per iscritto la sua interrogazione, allora io le avrei data la parola.

SORRENTINO. Domando la parola su questa questione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SORRENTINO. Questa questione fu già risolta quando era relatore sopra un bilancio l'onorevole presidente del Consiglio, e fu risolta nel senso che le variazioni potessero venire proposte tanto dal ministro, quanto dai deputati. Quindi l'onorevole Morini mi pare che può proporre la sua variazione.

PRESIDENTE. Onorevole Sorrentino, ella interpreta il pensiero dell'onorevole Morini. Ma l'onorevole Morini ha già dichiarato che non intende di proporre variazioni, nè di fare un'interrogazione.

Questo capitolo non è variato, bensì è variato l'altro.

MORINI. Parlerò sull'altro.

PRESIDENTE. Metto ai voti il capitolo 151.

(La Camera approva.)

Capitolo 152. Strada nazionale del Sempione, n° VI. - Costruzione di due nuove travate metalliche in sostituzione di quelle esistenti a sinistra del ponte sul Toce alla Masone. - Novara, lire 6775 46.

MORINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MORINI. Stante la momentanea assenza del mio amico il deputato di Pallanza, l'onorevole Franzì, debbo adempiere ad un incarico da lui avuto, di pregare cioè l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di ricordarsi d'una promessa fatta da molti anni per la costruzione del ponte sul Toce che raccorda la strada nazionale da Arona al Sempione con l'altro tronco pure nazionale da Arona a Valmara, confine svizzero, passando per Pallanza.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Sul fiume Toce non esiste ponte; avvi però un progetto; istanze per la esecuzione se ne fecero assai e si ebbero delle promesse, ma sinora restarono insoddisfatte.

Ora, io prendo quest'occasione per pregare l'onorevole ministro di assumere le opportune informazioni; ove non fosse di cotesta pratica ora sufficientemente informato, e, quando avesse fondi disponibili, di allogarli nel futuro bilancio per la cennata costruzione. Mi pare che è inutile, senza la costruzione di questo ponte, di congiungere la strada nazionale per Pallanza alla Svizzera fra Canobbio e Valmara, quando la strada è interrotta non continuamente, ma frequentemente per le escrescenze del Toce, fiume in parte navigabile, e che ora si traghetta per mezzo di scafa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Conosco la questione, onorevole Morini. So di un progetto di ponte che risale ai tempi dell'onorando Paleocapa.

Ci vuole però una spesa notevole, credo che salga a 150,000 lire, o poco meno. Poi il progetto è stato abbandonato, io lo vado rattivando, ma non posso dire più di così, perchè quando incontro di queste spese forti, non mi è facile l'andare molto spedito.

MORINI. Io mi sforzo di peccare piuttosto di troppa discrezione nelle poche modeste istanze che faccio ai ministri; mi limito quindi a nome del mio egregio amico ed un pochino anche per mio conto, di ricordare all'imparziale ministro Spaventa il ponte sul Toce.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Gli ho detto che lo conosco.

(Si approvano i capitoli seguenti:)

Capitolo 152. Strada nazionale del Sempione, n. VI. - Costruzione di due nuove travate metalliche in sostituzione di quelle esistenti a sinistra del ponte sul Toce alla Masone. - Novara, lire 6775 46.

Capitolo 153. Spese straordinarie per le strade già provinciali nella Liguria, nel Piemonte e nella Sardegna, lire 14,254 25.

Capitolo 154. Strada nazionale del Tonale, n. II. - Costruzione del tronco dal ponte di legno al Tonale, lire 298,461 34.

Capitolo 155. Strada nazionale del Tonale, n. II. - Ricostruzione del ponte sul Serio a Seriate. - Bergamo, lire 55,839 82.

Capitolo 156. Strada nazionale dello Stelvio, n. III. - Sistemazione al passo della Porrettina. - Sondrio, lire 1728 61.

Capitolo 157. Indennità ai proprietari per antiche espropriazioni in Lombardia, lire 31,566 38.

Capitolo 158. Strada nazionale da Verona a Mo-

dena, n. XLII. - Ricostruzione del ponte Molino sul Tartaro. - Verona, lire 6000.

Capitolo 159. Strada nazionale detta Vallarsa, n. LVI. - Sistemazione sopra nuova sede del tronco dal pozzo di Fabrega al sedere del Thiene. - Vicenza, lire 3775 47.

Capitolo 160. Strada nazionale Callalta da Treviso a Trieste, n. XLIX. - Costruzione di un ponte sul Piave a Ponte di Piave. - Treviso, lire 253,296 50.

Capitolo 161. Strada nazionale Tirolese o di Canal di Brenta, n. XLV. - Costruzione di un ponte stabile sul Brenta a Curtarolo. - Padova, lire 109,382 16.

Capitolo 162. Strada nazionale Bellunese, n. XLVIII. - Sistemazione e miglioramento del tronco di strada nella località denominata la *Riva di Santa Maria Maddalena* presso Castelnuovo. - Belluno, lire 5013 76.

Capitolo 163. Strada nazionale Bellunese, n. XLVIII. - Ricostruzione e miglioramento del tronco di strada nella località denominata la *Riva di Belluno* fra Feltre e Buero. - Belluno, lire 383 01.

Capitolo 164. Strada nazionale Bellunese, numero XLVIII. - Sistemazione del tratto attraversante il torrente Cubbia fra il ponte sul Cismon e l'abitato di Arsiè - Belluno, lire 5,453 13.

Capitolo 165. Strada nazionale di San Vito e San Daniele, n. L. - Sistemazione del tronco fra Commercio e Triveriaco - Udine, lire 6000.

Capitolo 166. Strada nazionale Collalta da Treviso a Trieste, n. XLIX. - Costruzione di un ponte sul Tagliamento fra San Michele e Latisana - Udine, lire 20,363 38.

Capitolo 167. Strada nazionale del Pulfero, numero LII. - Costruzione di un ponte sul torrente Torre - Udine, lire 21,811 79.

Capitolo 168. Strada nazionale del Pulfero, numero LII. - Costruzione di un ponte sul torrente Molina - Udine, lire 22,048 16.

Capitolo 169. Trasporto di fondi dai capitoli dal 67 al 72 del bilancio 1868 - Treviso - Udine - Vicenza, lire 5,021 57.

Capitolo 170. Strada nazionale da Spezia a Cremona, n. XXII - Sistemazione del tronco fra i ponti Monia e Rotto, lire 40,271 75.

Capitolo 172. Strada nazionale da Spezia a Reggio-Emilia - Costruzione di due ponti sul Biola e Canalaccio, lire 1761 63.

Capitolo 172 bis. Strada nazionale da Pavia al Mantovano - Costruzione di un ponte in chiatte sul Po fra Viadana e Brescello. - Cremona e Reggio-Emilia, lire 6,394.

Capitolo 173. Strada nazionale da Livorno al confine mantovano, n. XXIV - Costruzione di un

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

ponte sul torrente Fegana al suo sbocco nel Serchio - Lucca, lire 79,640.

Capitolo 174. Strada nazionale da Firenze a Forlì, n. XXVII. - Costruzione di un ponte sul rivo delle Marinaie - Firenze, lire 13,822 29.

Capitolo 175. Strada nazionale dal Modenese al Fiorentino per l'Abetone, n. XXV. - Ricostruzione del ponte sul torrente Limestone ad un solo arco - Firenze, lire 4,370.

Capitolo 176. Strada nazionale da Arezzo a Fossombrone, n. XXVII bis. - Correzione della salita detta di Fontesecca. - Arezzo, lire 16,000.

Capitolo 177. Strada nazionale di San Marino, n. XXIX bis. - Sistemazione del primo tronco detto *La Cattolica* presso la città di Rimini e correzione di alcune fortissime pendenze nel resto della strada - Forlì, lire 1500.

Capitolo 178. Costruzione di una casa cantoniera da erigersi sulla sommità della salita del Cifo lungo la strada nazionale da Firenze ad Ancona. - Perugia, lire 12,520.

Capitolo 179. Strada nazionale da Fano al confine colla provincia di Roma, detta già Lauretana. - Costruzione del ponte sul Potenza presso le rovine dell'Elvia. - Macerata, lire 6000.

Capitolo 180. Strada nazionale da Firenze ad Ancona, n. XXVIII. - Rettifica del secondo tratto dal cancello Giorgini a metri 35 dopo il ponte sul fosso Cervia. - Macerata, lire 7,806.

Capitolo 181. Strada nazionale Sannitica. - Rettifica del tronco fra la via Croce ed il primo rettilineo della piana di Sepino. - Campobasso, lire 121,870.

Capitolo 182. Strada nazionale da Angitola a Soverato, n. XXXVIII. - Sistemazione di un tronco sulla marina di Soverato. - Catanzaro, lire 23,000.

Capitolo 183. Strada nazionale Messina-Palermo per Catania-Riforma in muratura del ponte Tudelia lungo il tratto dal miglio 103 al 108. - Caltanissetta, lire 11,300.

TORINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ma scusi, il capitolo 183 non è variato.

TORINA. È per un aumento di fondi.

PRESIDENTE. Faccia la sua proposta.

TORINA. Quando si discusse il bilancio di prima previsione, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a cui io feci conoscere che positivi franamenti si erano verificati nella strada nazionale Palermo-Messina per Catania, nella strada nazionale di cui tratta l'articolo 183, e precisamente al di là della stazione di Roccapalumba per sotto Alia sin oltre al comune di Vallelunga, mi promise che avrebbe studiato ed avrebbe proposto una variante in quella

linea, chiamando in concorso il comune di Alia, che già aveva dichiarato di associarsi con larghe contribuzioni a quella spesa.

Adesso in questo articolo vedo proposta una lieve somma destinata per un ponte, e per nulla si trova accennata la spesa per i lavori straordinari che abbisognano in quella strada.

Io voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questo argomento; e, ricordandogli le promesse fattemi, lo prego di darmi qualche spiegazione che possa convincermi del perchè non si è aumentato il fondo per la spesa; e, poichè è mio obbligo proporre l'aumento, così lo propongo per questo anno nella misura di lire 25,000.

PRESIDENTE. Onorevole Torina, le faccio riflettere che si tratta di residui, e non si può fare alcun aumento.

TORINA. Onorevole presidente, l'articolo è nella categoria delle spese.

PRESIDENTE. Questi sono capitoli di residui, di somme che rimangono disponibili, di somme che già erano state stanziare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non era veramente qui il luogo in cui l'onorevole Torina avrebbe dovuto fare la sua domanda; ma avendola fatta, io sono qui per rispondergli, e dargli alcuni schiarimenti, i quali, spero, lo soddisferanno.

La variante, di cui parla l'onorevole Torina, è stata già accolta dal comune, il quale si è offerto di costruire quella strada come strada obbligatoria, e la spesa sarà rilevante. Essa ammonterà ad 80 mila lire; il Governo offre il sussidio del quarto, ed anticipa anzi tutta la spesa, perchè fa costruire la strada per mezzo delle truppe, ed il comune ha preso già una deliberazione con cui stanzierebbe nel suo bilancio lire 11,000 all'anno per rimborsare la spesa che occorre di fare per la costruzione di questo tronco.

Il comune ha preso la sua deliberazione fin dal 27 marzo passato; mi ricordo di questa particolarità.

Credo che l'onorevole Torina sarà soddisfatto di queste spiegazioni.

TORINA. Quello che desiderava era appunto di conoscere le intenzioni dell'onorevole ministro sulla anticipazione della somma. Or avendomele manifestate, mi dichiaro pienamente soddisfatto, e gliene rendo sentiti ringraziamenti.

(Si approvano i seguenti capitoli:)

Capitolo 184. Strada nazionale da Bosa ad Orosei. - Riforma della carreggiata, costruzione di parapetti, e rivestimenti di fossi stradali lungo il tronco compreso fra il villaggio di Suni e la città di Bosa. - Cagliari, lire 20,000.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Capitolo 185. Resti passivi del 1867 e precedenti per le provincie venete e di Mantova, lire 3577 23.

Capitolo 186. Resti passivi del 1861 e precedenti per le provincie toscane, lire 7865 45.

Capitolo 187. Resti passivi del 1861 e precedenti per le provincie napoletane, lire 3083 76.

Capitolo 188. Strada del Berghente nei comuni di Guardamiglio e di San Rocco al Porto. - Milano. - Indennità ed interessi a Carlo Raffaglio e ad Enrico Albuzio e spese relative, lire 6322 20.

Capitolo 189. Spese pel completamento della statistica stradale, lire 2510 98.

Acque. — Opere idrauliche di prima categoria.

— Capitolo 190. Canale di Este - Padova - Costruzione di un magazzino idraulico in Este, lire 10,000.

Capitolo 191. Canali Cavetta e Revedoli - Venezia - Allargamento ed approfondimento dei canali per la navigazione, lire 6076.

Capitolo 192. Canale Cavetta - Venezia - Ricostruzione del ponte di legno a Cavazuccherina, lire 4203 56.

Capitolo 193. Naviglio Bussè - Verona - Concorso dello Stato nella spesa di sistemazione dell'ultimo tronco del canale navigabile Bussè, lire 90,000.

Capitolo 194. Resti passivi del 1867 e precedenti per le provincie venete e di Mantova - Concorso obbligatorio dello Stato nelle spese consorziali per opere idrauliche, lire 169,083 54.

Opere idrauliche di seconda categoria. —

Capitolo 196. Torrente Quaderna - Bologna - Costruzione di un magazzino idraulico nella località detta *La Guardata*, lire 8000.

Capitolo 197. Torrente Quaderna - Bologna - Sistemazione del diversivo dello stesso torrente dal ponte della Fiorentina alla Cassa di colmata dei torrenti Idice e Quaderna inferiormente al confine Mazzacorati - Ratta, lire 70,449 79.

Capitolo 198. Torrente Quaderna e Cassa di colmata - Bologna - Costruzione di una casa di guardia, lire 6000.

Capitolo 199. Torrente Idice - Bologna - Costruzione di un magazzino idraulico presso San Martino, lire 20,000.

Capitolo 200. Torrente Idice - Bologna - Costruzione di una casa di guardia al passo del Dritto, lire 2745 36.

Capitolo 201. Fiume Reno - Bologna - Ricostruzione di sette idrometri resi inservibili, lire 3000.

Capitolo 202. Fiume Po - Cremona - Costruzione di un magazzino idraulico a Torricella del Pizzo, lire 15,000.

Capitolo 203. Fiume Po - Cremona - Costruzione

di un magazzino idraulico in Isola Pescaroli, lire 15,000.

Capitolo 204. Fiume Po - Ferrara - Costruzione di due magazzini idraulici, lire 14,948 39.

Capitolo 205. Fiume Reno - Ferrara - Costruzione di una casa di guardia al Dosso, lire 1252 20.

Capitolo 206. Fiume Reno - Ferrara - Ampliamento del magazzino idraulico di San Prospero, lire 961.

Capitolo 207. Fiume Reno - Ferrara - Costruzione di una stalla e rimessa per gli alloggiamenti idraulici di Argenta e Sant'Alberto, lire 1179.

Capitolo 208. Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico in Dosolo, lire 3786 88.

Capitolo 209. Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di Revere, lire 2899 66.

Capitolo 210. Fiume Oglio - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico di fronte a Gazzuolo alla casa del ponte, lire 17,881.

Capitolo 211. Fiume Mincio - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nei pressi di Follonica, lire 10,000.

Capitolo 212. Fiume Secchia - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di San Benedetto, lire 16,000.

Capitolo 213. Fiume Secchia - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico presso l'idrometro della Fracassina, lire 15,000.

Capitolo 214. Fiume Panaro - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico nel comune di Ravarino, lire 7813 10.

Capitolo 215. Fiume Gorzone - Padova - Costruzione di un magazzino idraulico ad Anguillare, lire 15,000.

Capitolo 216. Fiume Adige - Padova - Ampliamento del magazzino idraulico dei Masi, lire 6000.

Capitolo 217. Torrente Parma - Parma - Costruzione di cinque idrometri lungo il torrente, tre a sinistra e due a destra, lire 1158.

Capitolo 218. Fiume Po - Pavia - Costruzione di dodici idrometri, parte in legno e parte in pietra, lire 20,000.

Capitolo 220. Fiume Po - Pavia - Costruzione di un magazzino idraulico a Mezzanino, lire 15,000.

Capitolo 221. Fiume Po - Pavia - Costruzione di un magazzino idraulico a Pieve Porto Morone, lire 20,000.

Capitolo 222. Fiume Po - Pavia - Costruzione di un magazzino idraulico per le arginature di Campo Maggiore e di Rottino Rottone, lire 15,000.

Capitolo 223. Fiume Po - Piacenza - Costruzione di un magazzino idraulico in San Nazzaro, lire 6103 80.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

Capitolo 225. Fiume Lamone e Cassa di bonificazione - Ravenna - Costruzione di una casa di guardia presso la strada reale, lire 858 17.

Capitolo 226. Fiume Savio - Ravenna - Costruzione di un magazzino idraulico, lire 1249 83.

Capitolo 227. Fiume Ronco - Ravenna - Costruzione di una casa di guardia presso San Bartolo, lire 1415 30.

Capitolo 228. Fiume Po - Reggio-Emilia - Costruzione di un magazzino idraulico in Gualtieri, lire 10,000.

Capitolo 229. Fiume Po - Rovigo - Costruzione di una casa di guardia nella sezione di taglio di Po a destra, lire 20,000.

Capitolo 230. Po di Tolle - Rovigo - Costruzione di un magazzino idraulico, lire 4685.

Capitolo 231. Fiume Adige - Rovigo - Costruzione di caselli di guardia, lire 10,000.

Capitolo 232. Po di Venezia - Rovigo - Costruzione di caselli di guardia, lire 1407.

Capitolo 233. Fiume Po - Rovigo - Ampliamento del casello annesso al sostegno di Polesella, 10,000 lire.

Capitolo 234. Fiume Po - Ramo detto di Goro - Rovigo - Costruzione di un magazzino idraulico in Ariano, lire 10,182 93.

Capitolo 235. Fiume Tagliamento - Udine - Costruzione di un magazzino idraulico a Latisana, lire 10,932.

Capitolo 236. Fiume Adige - Verona - Costruzione di un magazzino idraulico in Volta Carpi, lire 1221 34.

Capitolo 237. Fiume Bacchiglione - Vicenza - Ampliamento del magazzino idraulico a Perarolo, lire 752.

Opere idrauliche promiscue. — Capitolo 238. Assettamenti e riparazioni straordinarie alle opere idrauliche in causa delle piene del 1872, 4,140,455 lire e 3 centesimi.

Capitolo 239. Riparazione e sistemazione delle opere idrauliche danneggiate dalle piene straordinarie dell'autunno 1868, lire 138,463 11.

Capitolo 239 *bis*. Concorsi e sussidi a termini di legge per opere idrauliche di 3^a e 4^a categoria danneggiate dalle piene del Po, del Ticino e dell'Adige nel 1872, lire 48,000.

Bonifiche — Capitolo 240. Lago di Agnano - Compimento della bonificazione, lire 120,000.

Capitolo 241. Bonificamento dell'Agro Brindisino - Legge 30 giugno 1872, n° 910, lire 108,679 52.

Porti, spiagge e fari. Capitolo 242. Porto di Brindisi di 1^a classe. - Grande restaurazione, lire 18,641 98.

Capitolo 243. Porto di Cotrone di 2^a classe. - Costruzione di una banchina in legno, lire 11,200.

Capitolo * 244. Porto di Livorno di 1^a classe. - Prolungamento della via Vittorio Emanuele, lire 8500 22.

Capitolo 245. Porto di Messina di 1^a classe. - Ricostruzione di 40 metri di banchina, lire 5880.

Capitolo 245 *bis*. Porto di Palermo di 1^a classe. - Opere di difesa alla cala del porto, lire 1607 17.

Capitolo 246. Porto di Napoli di 1^a classe. - Prolungamento del molo militare, lire 32,094 57.

Capitolo 247. Porto di Nisida di 2^a classe. - Costruzione e collocamento di due boe di ormeggio, lire 3068.

Capitolo 248. Porto - Canale di Pesaro. - Compenso a diversi proprietari per occupazione di terreni e danni arrecati in causa dei lavori eseguiti al porto-canale di Pesaro, lire 1166 77.

Capitolo 249. Porto di Rimini di 3^a classe. - Prolungamento del molo murato destro, lire 10,869 35.

Capitolo 250. Porto di Salerno di 3^a classe. - Compimento dell'antemurale, lire 2415 07.

Capitolo 251. Porto di Siracusa di 3^a classe. - Costruzione di scali di alaggio e banchine, lire 7450.

Capitolo 252. Venezia - Estuario. - Compimento delle dighe al porto di Malamocco ed escavazione dei canali di grande navigazione, lire 44,558 33.

Capitolo 253. Porto di Viareggio di 3^a classe. - Sistemazione della foce del porto-canale, lire 24,402 centesimi 66.

Capitolo 254. Faro all'isola di Tavolara. - Costruzione del faro e provvista della macchine d'illuminazione, lire 13,296 70.

Strade ferrate. — Capitolo 255. Ferrovia da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui - Costruzione, lire 3,399,939 20.

Capitolo 256. Ferrovia Asciano-Grosseto - Spese per lavori di compimento e per liquidazione a saldo degli accollatari, lire 631,495 48.

Capitolo 257. Spese per la Commissione di liquidazione delle contabilità arretrate colla società delle ferrovie dell'Alta Italia, lire 17,593 38.

Capitolo 258. Acquisto dalla società delle ferrovie romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia - Nona ed ultima rata, lire 1,225,087 63.

Capitolo 259. Ferrovie Calabro-Sicule - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e comp., giusta la convenzione approvata colla legge 31 agosto 1868, n° 4587, lire 1,637,972 82.

Capitolo 260. Concorso del Governo nella spesa di costruzione del ponte sul Po della ferrovia Modena-Mantova per Borgoforte (Regio decreto 1° dicembre 1870, n° 6094), lire 104,152 24.

Capitolo 261. Eseguitamento dei lavori ferroviari nelle provincie venete, lire 376,190.

Capitolo 262. Spesa a saldo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dello Stato nelle antiche provincie, cedute alla società dell'Alta Italia, compreso il tronco da San Nicolò a Piacenza, in forza della legge 14 maggio 1865, n° 2279, lire 98,013 50.

Capitolo 263. Ferrovia Napoli-Ceprano, lire 16,106 70.

Capitolo 264. Ferrovia Sarno-Sanseverino, lire 10,000.

Capitolo 265. Indennità alla scaduta società della ferrovia aretina, lire 1870.

Capitolo 266. Traforo del Moncenisio - Legge 5 agosto 1857, n° 311, lire 104,689 75.

Telegrafi. — Capitolo 267. Spese di trasferimento dell'ufficio telegrafico di Milano in altro locale ceduto dal demanio, lire 27,000.

Poste. — Capitolo 268. Spese occorrenti a mobiliare nuovi uffizi succursali postali, lire 10,610.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertani ha presentata la seguente interrogazione:

« Desidero d'avvertire l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa alcuni inconvenienti derivanti dall'insufficienza dei timbri postali. »

Onorevole Bertani specificò questa interrogazione.

BERTANI. Si tratta di un piccolo inconveniente postale che però è abbastanza importante per la garanzia della esattezza nelle corrispondenze.

Si sa che i timbri postali si indicano adesso e si citano come testimonianza della data per circolari, messaggi, informazioni e partecipazioni d'ogni maniera.

Or bene questi timbri postali in Italia, ognuno l'avrà riconosciuto spesse volte, sono di dubbia interpretazione o sono assolutamente illeggibili e quindi, oltrechè non possono servire all'accertamento della data, hanno anche l'altro inconveniente di non permettere talvolta pur d'indovinare di dove vengano le lettere o stampe o i biglietti di visita, e così viene impedita o la cortesia della risposta o la possibilità del reclamo.

Io non conosco il tecnicismo per l'apposizione di questi timbri postali, ma mi pare di poter presumere che la loro imperfezione possa dipendere da una, da due o da tutte e tre le condizioni che accenno: o dalla fretta con la quale si applicano i suddetti timbri, poichè l'applicazione credo che ancora la si faccia a mano, mentre potrebbero supplirvi, con grande profitto per la nitidezza e la buona collocazione, i mezzi meccanici appositi; oppure dipende dalla densità e composizione dell'inchiostro, il quale non ha tempo da asciugare,

epperò, soffermandosi le carte, si smargina e confonde le linee; o infine dipende dalla troppa grossezza delle aste che compongono il timbro e dalla qualità del metallo che s'impiega, troppo molle e perciò facilmente alterabile dalle ripetute pressioni che il timbro deve esercitare.

Cito, per esempio di confronto fra i molti, i timbri di Francia, e sopra gli altri il timbro di Parigi, che certamente è adoperato molto più che il timbro di qualsiasi città fra le più popolose d'Italia, il quale è sempre nitido ed elegante, di maniera che vi si scorgono precisi tanto i due cerchi che comprendono la dicitura nazionale e al di fuori la parola *Paris*, e il giorno e il mese e l'ora della impostazione.

Pertanto io amo pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè voglia occuparsi del lamentato inconveniente postale di cui dissi, e, riconosciuto da quali cagioni dipenda, voglia ripararvi, sottraendoci, anche per questo piccolo ma significante dettaglio, alla inferiorità rimpetto agli uffizi postali degli altri paesi, e provvedendo ad un tempo alle ragionevoli esigenze del pubblico per un più esatto servizio della posta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Bertani di aver richiamata la mia attenzione sopra questo punto dei nostri timbri postali che non sono veramente da lodare, se si fa il confronto con quelli delle corrispondenze che provengono dall'estero.

L'amministrazione delle poste ha ricevuto non pochi lamenti per questa cagione, massime in occasione del capo d'anno, quando si spediscono tanti biglietti di visita, i quali non portano la designazione del luogo dove dimorano i mittenti, e quindi diventa impossibile di restituirli.

Essa si scusa, asserendo che i timbri sono mal-fatti, e quindi bisognerebbe rinnovarli, il che porta una spesa.

BERTANI. Piccola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non tanto piccola, chè si tratta di tremila e più uffizi.

Poi c'è la qualità dell'inchiostro, che, se è buono, costa di più. È una questione di spesa, la quale finora mi ha trattenuto.

C'è poi anche la cattiva abitudine, che c'entra per molto.

BERTANI. Oh! certo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Bertani d'aver rilevato questo punto, perchè il suo desiderio è conforme al mio: è una parte del servizio che va migliorata.

PRESIDENTE. Capitolo 268. Spese occorrenti a mo-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° GIUGNO 1875

bilare nuovi uffici succursali postali lire, 10,610.

(È approvato.)

Capitolo 269. Spesa per riduzione della chiesa del Carminello in Palermo ad uso di ufficio postale, lire 56,900.

(È approvato.)

Riepilogo generale. Parte ordinaria, 57,258,896 lire e centesimi 17; parte straordinaria 91,364,060 lire e centesimi 5; somma complessiva, 148,622,956 lire e centesimi 22.

(La Camera approva.)

L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

VIGLIANI, ministro di grazia e giustizia. Signori, il vivo desiderio di vedere continuata e condotta a termine la discussione interrotta sulla legge del notariato, mi spinge a volervi la preghiera di voler fissare domani una seduta straordinaria al mattino per ripigliare quella discussione, la quale sicuramente, come interessa molto il Governo, ritengo che interessi pure i membri di quest'Assemblea.

Benchè la Camera sia occupatissima per molte e gravi leggi finanziarie, sono certo, ciò non di meno, che non vorrà dimenticare questa legge, la quale può recare il sollievo di una riforma benefica, utile e molto desiderata. Io quindi raccomando alla Camera questo mio desiderio.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro propone di tenere una seduta straordinaria mattutina per continuare la discussione già incominciata del progetto di legge sul notariato.

CAPONE. Pregherei l'onorevole presidente di mettere all'ordine del giorno della seduta straordinaria anche la piccola mutazione della legge sul reclutamento, già votata dal Senato, certo che non porterà discussione.

PRESIDENTE. È già iscritta per la seduta di domani. Se mettiamo tanta roba innanzi, si perde tempo e non faremo nè l'una nè l'altra.

Se non vi sono obiezioni, si intenderà approvato che domattina alle 11 la Camera discuterà la legge sulla riforma del notariato.

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle 6 45.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

Alle ore 11 antimeridiane.

Seguito della discussione del progetto di legge per l'ordinamento del notariato.

Alle ore 2 pomeridiane.

1° Seguito della discussione del bilancio definitivo della entrata del 1875;

2° Discussione del bilancio definitivo pel 1875 del Ministero della pubblica istruzione;

Del bilancio definitivo pel 1875 del Ministero della marina.

Discussione dei progetti di legge:

3° Modificazioni delle leggi esistenti sul reclutamento dell'esercito;

4° Modificazioni delle leggi esistenti sulle giubilazioni per l'esercito, relativamente ai militari in congedo illimitato;

5° Tumulazione delle salme di Simone Mayr e di Gaetano Donizzetti nella basilica di Santa Maria Maggiore in Bergamo;

6° Proroga della facoltà concessa al Governo di riunire i piccoli comuni;

7° Compimento della carta topografica d'Italia;

8° Convenzione col municipio di Milano per la cessione di stabili demaniali per il compimento della costruzione di un carcere giudiziario;

9° Discussione del progetto di legge per la istituzione di sezioni temporanee presso alcune Corti di cassazione.