

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

## CLXVIII.

## 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE PIROLI.

**SOMMARIO.** *Votazione a squittinio segreto sopra i disegni di legge: proroga dei termini fissati per la iscrizione e rinnovazione delle ipoteche nella provincia di Roma; bilancio preventivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio pel 1876. = Verificazione della elezione del collegio di Pescia e proposta di annullamento fatta dalla Giunta — Osservazioni e proposta sospensiva del deputato Varè — I deputati Ercole e Barazzuoli sostengono l'annullamento — Osservazioni del deputato Guala — Il relatore Marazio sostiene le conclusioni della Giunta — Reiezione della domanda di rinvio del deputato Varè, e approvazione della proposta della Commissione per l'annullamento. = Il deputato Puccini presenta la relazione della Commissione per l'esame dei decreti registrati dalla Corte dei conti con riserva; e il deputato Berti Domenico presenta la relazione sul disegno di legge intorno all'ordinamento delle scuole elementari e miglioramento delle condizioni dei loro maestri. = Risultamento della votazione sopra indicata e approvazione dei due schemi di legge. = Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1876 — Considerazioni generali, istanze e domande dei deputati Murgia, Ruspoli Emanuele, Maurigi, Monti, Alvisi, Cavalletto, Salaris, De Zerbi e Vollaro — Voto svolto dal deputato Murgia, firmato da lui e da altri deputati, per invito al Governo di proseguire la costruzione delle ferrovie sarde — Risposte, dichiarazioni e spiegazioni diverse del ministro per i lavori pubblici — Osservazioni e spiegazioni del deputato Cavalletto — Dichiarazioni del deputato Alvisi — I deputati Monti e Murgia ritirano il voto proposto — Chiusura della discussione generale.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2 pomeridiane.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

1° Proroga dei termini fissati per la iscrizione e rinnovazione delle ipoteche nella provincia di Roma;

2° Contratti di vendita e permuta di beni demaniali;

3° Bilancio del Ministero di agricoltura e commercio pel 1876.

(Si procede alla votazione.)

Si lasceranno le urne aperte a comodo di quei signori deputati che non hanno ancora votato.

**VERIFICAZIONE DI POTERI.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la verificazione dei poteri.

Si dà lettura della relazione della Giunta per la verifica dei poteri sulla elezione del collegio di Pescia, per la quale propone l'annullamento.

**PISSAVINI, segretario. (Legge)**

« La Giunta,

« Ucita la relazione fatta, in pubblica seduta, dal deputato Marazio sulle operazioni elettorali del collegio di Pescia;

« Ritenuto che vi hanno contro la presente elezione proteste per vizi di forma, per pressione e corruzione;

« Che, in ordine alle proteste per violazione di legge, risulta dagli atti che le liste elettorali di Monsummano, siano state approvate definitivamente dal Consiglio comunale, in sessione straordinaria, ai 19 ultimo giugno, con sette cancellazioni e venti iscrizioni, e complessivamente con 99 elettori, senza che vi sia stato richiamo;

« Che due giorni dopo, la prefettura di Lucca, trovate regolari queste liste, le abbia definitivamente decretate, senza pubblicarle di nuovo ed aspettare la decorrenza dei termini legali per i richiami, siccome è prescritto, secondo i protestanti, dalla legge elettorale;

« Ritenuto ancora che successivamente ai 27, gli elettori di Monsummano abbiano votato sopra esse liste;

« Che finalmente la votazione di tutto il collegio abbia avuto per risultato l'elezione di Ferdinando Martini, con venti voti di maggioranza sopra il suo competitore, Eugenio Brunetti;

« Considerato, rispetto all'eccezione di nullità, che dal complesso delle disposizioni contenute nella legge elettorale, dall'articolo 40 al 52 inclusivamente, apparisce chiaramente come il prefetto debba, nei dieci giorni dal ricevimento delle liste, rivederle e pubblicarle; vi sia stato o no reclamo al Consiglio comunale; le abbia il prefetto o non le abbia variate; dalla quale pubblicazione corrono poscia dieci giorni di tempo per i reclami specialmente preveduti dagli articoli 47 e 48 di essa legge. Risolti questi reclami, se ve ne sono, col parere del Consiglio di prefettura, il prefetto decreta definitivamente la lista;

« Considerato che, non a ragione si vuole argomentare dall'articolo 45, per inferirne la conseguenza che il prefetto, se non c'è stato reclamo al comune, non abbia altro obbligo che di pubblicare le rimozioni e le aggiunte fatte da esso; che solo contro queste rimozioni ed aggiunte compete il diritto di richiamo; che per conseguenza il prefetto può decretare, senz'altro, definitivamente le liste, ove non creda di aggiungere o levare dei nomi;

« Considerato che questa interpretazione dell'articolo 45, non è punto conforme al significato delle altre disposizioni, le quali, insieme coll'articolo 45, regolano la revisione delle liste elettorali;

« Infatti, a tacere degli altri articoli, il 42 concede ad ogni cittadino la facoltà di esaminare le liste elettorali nell'ufficio del prefetto, con tutti i documenti che le accompagnano e le giustificano. Ora l'esercizio di questa facoltà non è manifestamente possibile se è lecito al prefetto di decretare definitivamente le liste, un'ora dopo di averle ricevute, solo perchè le trova regolari, e nessun reclamo venne fatto al comune.

« La stessa avvertenza può farsi circa all'articolo 46, che prescrive sia aperto nell'ufficio del prefetto, un registro, nel quale, a mano a mano, debbono notarsi (ripetiamo testualmente le parole dell'articolo) *le reclamazioni concernenti il tenore delle liste.*

« V'ha di più: l'articolo 47 riconosce esplicitamente in chi si crede leso dalle *liste elettorali* (e non dice dalle *rimozioni od aggiunte fatte dal prefetto*), di presentare i suoi richiami alla prefettura.

« Per ultimo l'articolo 48 consacra, in termini amplissimi, il diritto in tutti gli elettori del collegio di reclamare al comune ed al prefetto contro il *tenore delle liste.*

« La legge non distingue, in questi due casi, tra chi abbia reclamato e chi non abbia reclamato al comune; tra chi voglia reclamare per le rimozioni od aggiunte fatte dal Consiglio comunale, e chi voglia reclamare per le rimozioni od aggiunte fatte dal prefetto; ma volendo essa mettere soprattutto in salvo la sincerità delle elezioni, riconosce, indistintamente, in tutti gli elettori del collegio, siano o non siano lesi personalmente, il diritto di reclamo non già ristrettamente alle *aggiunte o rimozioni* fatte dal prefetto, ma in via generalissima, contro il *tenore delle liste.*

« Chi ben guardi, la legge colle sue savie disposizioni, riconosce e tutela un triplice interesse, sia in faccia al comune, sia in faccia all'autorità amministrativa, quando l'uno e poscia l'altra procedono alla revisione delle liste.

« Infatti essa legge comincia per ammettere, in chi si crede leso personalmente, il diritto di fare i suoi reclami al comune ed al prefetto contro la composizione delle liste (articolo 47).

« Poscia la legge ha preveduto che il diritto del richiamo ristretto all'individuo leso dal tenore delle liste sarebbe talora inutile, come nel caso d'indebite omissioni, poichè pur troppo è da aspettarsi che tra gli ommessi vi abbia chi non si curi di rivendicare la propria iscrizione; ed ha preveduto altresì che questo diritto sarebbe derisorio, come nel caso d'indebite iscrizioni, poichè è molto improbabile che l'iscritto, indebitamente, voglia reclamare contro la propria iscrizione.

« D'altronde deve premere altamente a tutti gli elettori che le liste dell'intero loro collegio rappresentino fedelmente tutto il corpo elettorale.

« Onde l'articolo 48 che estende a tutti gli elettori il diritto di reclamare e al comune e al prefetto contro il *tenore delle liste.*

« Nè basta: la legge, persuasa che la sincerità delle elezioni comprende un grande interesse nazionale, come quella che è il precipuo fondamento del governo parlamentare, concede a tutti i cittadini il diritto di vedere e di esaminare, sia nella *segreteria del comune, sia nell'ufficio del prefetto*, le liste elettorali e i documenti che le corredano, affinchè ognuno abbia la possibilità di accertarsi della loro regolarità, e qualora le stimi irregolari, possa

richiamare, ad esempio, o privatamente o per mezzo della stampa, l'attenzione del Consiglio comunale e del prefetto sopra le irregolarità delle liste.

« Dato pure che il testo dell'articolo 45 lasci luogo a qualche dubbio, in ogni modo l'interpretazione di esso deve essere tale da conciliarsi col significato di tutte le altre disposizioni, le quali, insieme coll'articolo predetto, statuiscano intorno alla revisione delle liste elettorali. È massima universalmente consentita che le varie disposizioni di una legge debbono intendersi ed applicarsi in guisa da cansare ogni antinomia tra di loro.

« Quindi, nel caso presente, l'articolo 45, ove si ponga mente alle altre disposizioni regolatrici della materia e alla intenzione del legislatore, deve interpretarsi ed applicarsi nel senso che il prefetto, dopo rivedute le liste elettorali, è tenuto a pubblicarle, aggiungendo loro, ove abbia fatto iscrizioni od esclusioni, l'elenco dei nomi iscritti o cancellati; non altrimenti di quello che sono tenute a fare le Giunte municipali dopo la revisione annuale delle liste amministrative (articolo 31 della legge comunale e provinciale). Eseguite queste pubblicazioni, corrono dieci giorni per i reclami alla prefettura.

« Considerato altresì come sia inerente all'indole e al carattere del diritto di reclamare contro le liste elettorali, riconosciuto dalla legge in tutti gli elettori del collegio, che questo diritto possa venire sperimentato, senza limiti e restrizioni non imposti espressamente dalla legge, in tutti gli stadi della revisione delle liste;

« Considerato, per ultimo, che il diritto di reclamare direttamente al prefetto contro le liste amministrative è riconosciuto formalmente in tutti gli elettori del comune dall'articolo 34 della legge comunale e provinciale, e consacrato dalla giurisprudenza;

« Che per analogia di materia e di disposizioni, in ogni caso, deve riconoscersi uguale diritto in tutti gli elettori del collegio contro le liste politiche;

« Che anzi, tanto più deve riconoscersi questo diritto in tutti gli elettori del collegio, sovrastando, a gran pezza, le elezioni politiche alle amministrative, e diventando altrimenti poco meno che illusorio il diritto nell'elettore politico di reclamare contro le liste di tutto il collegio, ove egli non possa fare i suoi reclami al prefetto, senza averli prima portati davanti al comune;

« Considerato che da queste premesse discende necessaria la conseguenza che l'elezione del collegio di Pescia deve essere annullata, poichè la

legge elettorale è stata violata in una delle sue forme sostanziali;

« Considerato che, ciò posto, non occorre arrestarsi alle proteste per pressione e per corruzione, le quali non sono che in parte contraddette dalle controproteste trasmesse parimenti alla Giunta;

« Per questi motivi conchiude proponendo alla Camera di annullare l'elezione del collegio di Pescia avvenuta nella persona del professore Ferdinando Martini.

« Così deliberato, a maggioranza, addì 9 dicembre 1875. »

ADRIANO MARI, *presidente*.

P. PUCCIONI, *Segretario*.

PRESIDENTE. L'onorevole Varè ha la parola.

VARÈ. Signori, la questione che sorge su queste conclusioni della Giunta per le elezioni, è una questione impersonale, di puro diritto, dove i nomi dei candidati e dell'eletto non entrano punto, è una questione la quale può sorgere oggi per un deputato di una parte, domani per un deputato dell'altra, è una questione affatto nuova. Prego dunque la Camera di darmi pochi minuti d'attenzione su questa controversia.

La Giunta ci propone di annullare l'elezione di Pescia, non in base ad un articolo della legge che essa citi e dichiara violato, ma sopra il bisogno che la Giunta medesima crede esistere di interpretare ed applicare l'articolo 45 della legge elettorale nel senso (sono parole testuali della Commissione) che il prefetto, dopo rivedute le liste elettorali, è tenuto a pubblicarle, aggiungendo loro, ove abbia fatto iscrizioni od esclusioni, l'elenco dei nomi iscritti e cancellati.

Quest'obbligo del prefetto non si legge nell'articolo 45, nè in nessun altro articolo della legge nel suo complesso, e tanto meno vi è posto l'obbligo di pubblicazioni e di termini, quando il prefetto non abbia fatto alcun mutamento nelle liste presentategli. Si volle fare una interpretazione e dare a questa interpretazione l'efficacia di proclamare una nullità, mentre si dichiara che la questione è nuova. Perchè è nuova la questione? Perchè tutte le provincie del regno hanno sempre interpretato la legge in senso diverso, perchè tutti i prefetti del regno (e mi dispiace di non vedere al banco dei ministri il ministro dell'interno, perchè domanderei a lui se non sia vera la mia osservazione), da dopo che la legge elettorale esiste, l'hanno interpretata ed applicata nel medesimo senso, come fu applicata nella provincia di Lucca e pel collegio di Pescia.

Se prevalesse l'opinione interpretativa e questo nuovo scrupolo che è sorto a proposito della elezione di Pescia nella Commissione, parecchie altre

elezioni di deputati che seggono da questa e da quella parte, sarebbero infette dal medesimo vizio. La questione è questa. Bisogna aggiungere una parola a ciò che si dice sul fatto.

Il comune di Monsummano che fa parte del collegio di Pescia, nella prima sessione di primavera, ha esaurite le operazioni legali relative alla revisione della lista, ed ha fatto, come dice la Giunta, 20 iscrizioni nuove, ed ha fatto 7 cancellazioni. Questa lista fu pubblicata perchè chi vi avesse interesse, facesse i suoi reclami.

Nessun reclamo è stato fatto. Passarono tutti i termini, molto tempo più dei termini; si sentiva vicina un'elezione. Nel 19 giugno 1875 il Consiglio comunale di Monsummano, udito il rapporto del segretario suo, da cui risulta che non ci fu nessun reclamo contro la prima lista, approvò la lista medesima, la mandò al prefetto, ed il prefetto, vedendo che nessun reclamo era stato proposto, e che per parte sua non trovava di fare alcuna aggiunta a quella lista, come pure di farvi alcuna cancellazione, approvava questa lista, e quindi essa divenne operativa per l'elezione del 27 giugno.

Qui si obietta: il prefetto doveva pubblicare le sue deliberazioni, ed aspettare dieci giorni. Chi lo dice? La legge no certo.

Dice la Commissione, che bisogna guardare il complesso delle disposizioni, considerando che dal complesso delle disposizioni contenute nella legge elettorale dall'articolo 40 al 52 inclusivamente apparisce quest'obbligo.

Signori, *incivile est, nisi tota lege perspecta, de singulis partibus judicare*. Per decidere tale questione, bisogna cominciare a leggere, non già dall'articolo 40, bensì dall'articolo 33. L'articolo 33, che comincia ad esporre il sistema per la formazione delle liste, per quella prima operazione che si fa nella Sessione di primavera dal Consiglio, l'articolo 33 dispone che queste liste così preparate rimarranno affisse durante dieci giorni, e conterranno l'invito di fare reclami a coloro che credessero doverne fare. Se togliete il confronto di questo articolo 33 e leggete solamente gli articoli 40 al 52, voi non vedrete la diversa procedura voluta dal legislatore. Per le prime liste, la legge vuole un'affissione, ha voluto un invito, ma per le altre non l'ha voluto. Dove la legge l'ha voluto, l'ha detto, dove non l'ha detto non si deve credere che l'abbia voluto, perchè, se voluto veramente l'avesse, avrebbe saputo dirlo; avrebbe saputo dire, a proposito delle seconde operazioni, ciò che ha saputo dire a proposito delle prime.

Dopo l'articolo 33 viene l'articolo 36, il quale dichiara che la pubblicazione prescritta dall'arti-

colo 32 terrà luogo di notificazione per rispetto agli individui dei quali sarà decretata l'iscrizione. Quando c'è una pubblicazione, non è necessario alcun avviso particolare; invece dove si tratta della seconda operazione, di quella che è fatta dal prefetto, è detto espressamente che si deve dare un avviso speciale alle persone. Ove il termine dell'affissione è stabilito dalla legge, l'affissione tiene luogo della notificazione, dove non c'è bisogno della prima cosa, c'è bisogno della seconda, affinchè nessuno perisca indifeso. Allora l'avviso deve essere personale e recato a domicilio.

Veniamo agli articoli compresi fra il 40 e il 52 che furono esaminati dalla Commissione.

Nell'articolo 43 è detto: « Ogni individuo stato erroneamente iscritto o indebitamente ammesso, escluso, od altrimenti pregiudicato, le cui reclamazioni non saranno state accolte dal Consiglio comunale, potrà rivolgersi al governatore, unendo al ricorso le carte che danno appoggio al suo reclamo. »

Per avere diritto di vedere preso a calcolo dentro il termine il proprio reclamo, bisogna adempiere alla legge come è, vale a dire ricorrere prima al Consiglio comunale, e poi, quando le reclamazioni non siano state accolte, allora solo rivolgersi all'autorità politica superiore. Di più si dice nell'articolo 44, che il governatore (oggi il prefetto) può fare aggiunte e cancellazioni d'ufficio.

Queste due cose sono sancite dalla legge: appurazione d'ufficio, appello dal Consiglio. Ma un reclamo che sia fatto direttamente, direi quasi in prima istanza, al prefetto, non è dalla legge contemplato.

Io non dirò, è lungi da me il dirlo (perchè non vorrei che mi si ascrivesse un'opinione che non sarebbe punto degna di una persona che professa principii liberali), che i reclami non si possano fare. Sì, i reclami si possono fare, anche senza averli fatti al Consiglio comunale. Ed è naturale; inquantochè, se il prefetto può fare aggiunte o cancellazioni di ufficio, è naturale, naturalissimo che qualunque cittadino abbia il potere di farsi ascoltare dal prefetto e di suggerirgli di usare delle sue facoltà, di fare d'ufficio ciò che egli crede giusto, ciò che stima alla legge ed all'ordine pubblico conveniente. Ma quello che nella legge non si trova, e quello che sarebbe un'aggiunta alla legge, sarebbe l'obbligo di aspettare, sarebbe l'obbligo al prefetto, a cui la legge impone di fare le sue operazioni entro dieci giorni, di farle proprio al decimo giorno. Anzi dirò che, quando si dice che il prefetto entro i dieci giorni successivi a quello in cui ricevette le carte (articolo 44), procederà alla disamina generale delle liste, se egli avesse l'obbligo di aspettare per dieci



giorni, non potrebbe più obbedire all'articolo 44, perchè l'articolo 44 gli impone di fare la sua operazione entro i dieci giorni, e se dovesse aspettare i dieci giorni farebbe la sua operazione necessariamente fuori dei medesimi. E non sarebbe razionale quest'obbligo di aspettare chi, non avendo reclamato avanti al Consiglio, non ha titolo per venire a nuovi reclami.

La Commissione dice che il testo dell'articolo può lasciare luogo a qualche dubbio. Rispondo che, se quest'articolo lascia luogo a dubbio, se fu sempre interpretato dai prefetti del regno nel modo in cui fu interpretato ed applicato nel caso attuale, se voi credete che i prefetti abbiano torto, potrete venire alla Camera e proporre una dichiarazione interpretativa la quale cambi questa pratica che voi credete viziosa; ma fino a che questo richiamo all'autorità legislativa non sia fatto, fino a che la pratica non sia disconosciuta, come mai può sorgere questo dubbio allo scopo di far incorrere una nullità in un'elezione singola? La Camera sa che, essendo la questione nuova, la stessa cosa si è ripetuta per decine e centinaia di volte con metodo eguale.

La nullità, o signori, non può, e questa è una garanzia reciproca di tutti i partiti, non può essere conseguenza se non che di un precetto formale di legge che sia stato disconosciuto. E per via di congetture, per via di analogie pretese con altre leggi, per via di argomentazioni, per via di sottigliezze, non si può venire ad indurre una dichiarazione di nullità. È vero che è supremo interesse di tutta la nazione la sincerità delle elezioni, ma perchè la sincerità delle elezioni sia una verità, bisogna che prima di tutto si adoperi la stessa stregua, la stessa norma in tutte le parti d'Italia. E quando una pratica è in un senso, non si può venirla a cambiare per un caso solo. E poi lo stesso interesse della sincerità delle elezioni vuole che, a ragioni pari, si preferiscano le liste nuove alle liste vecchie. Se l'elezione non si fosse fatta sulle liste approvate dal prefetto di Lucca, in questo caso avrebbero dovuto farsi sopra le liste precedenti, vale a dire quelle venti iscrizioni nuove e quelle sette esclusioni, che furono fatte in queste nuove liste senza nessun reclamo, corrisponderebbero a venti cittadini privati del loro diritto elettorale ed a sette cittadini ammessi alla votazione senza averne diritto.

Dunque il supremo interesse della sincerità delle votazioni vuole che le liste, le quali sono rivedute ed approvate, entrino al più presto possibile in attività.

Ripeto: qui abbiamo il caso di una pubblicazione fatta sulle prime liste senza alcun reclamo, di una

dichiarazione solenne del Consiglio che approvò definitivamente, di una dichiarazione del prefetto, che egli non aveva niente da aggiungere, nè da togliere, vale a dire che egli non era stato avvertito di alcuna irregolarità. Perchè dunque vogliamo mettere in dubbio la sincerità di questa elezione?

Nè si può argomentare dalla legge comunale, come ha fatto la Giunta, in quanto che, dove diverso è il testo della legge, naturalmente diversa dev'essere la sua applicazione.

Confrontate poi l'articolo 34 della legge comunale, citato nella conclusione della Giunta, coll'articolo 33 della legge medesima, e vedrete che tutte quelle nuove pubblicazioni, anche per la legge comunale, sono relative ai reclami delle liste ed alle pubblicazioni da farsi dal Consiglio comunale; ma non c'è una parola in questo articolo 33 la quale obblighi il prefetto ad aspettare i reclami.

Conchiudo dicendo che lo scrupolo nato nella Giunta elettorale, per il quale essa propone l'annullamento di una elezione per ciò che fu fatto a Pescia, come in tutte le altre elezioni in casi analoghi, solamente perchè si crede di poter conghietturare che l'articolo 45 della legge elettorale dica ciò che il suo testo non dice, tale scrupolo e tale proposta non possono venire dalla Camera accolti.

Siccome per altro nelle premesse, nelle conclusioni della Giunta è detto, che vi sono contro la presente elezione proteste per vizi di forma e per infrazioni alla legge, ecc., nè di queste la Giunta ha parlato, così di queste non parlerò neppure io, nè credo che se ne possa parlare. La mia questione è assolutamente impersonale; e dovendosi isolarla da tutto ciò che ha tratto a questa particolare elezione, io mi permetto di presentare alla Camera questa risoluzione:

« La Camera dichiara non ostare alla validità dell'elezione la data della votazione comparata con quella dell'approvazione delle liste elettorali, e rimanda le carte alla Giunta, affinché dia il suo voto sugli altri reclami presentati contro quell'elezione. »

ERCOLE. Mi duole assai di non poter sottoscrivere alle opinioni testè emesse dall'onorevole mio amico Varè in ordine all'elezione di cui si tratta, e dirò brevemente le ragioni che mi inducono a votare in favore delle conclusioni della Giunta, cioè a dire per l'annullamento dell'elezione medesima, perchè le credo conformi alla legge.

Signori, dalla relazione, che abbiamo testè udita, è comprovato che le liste elettorali di Monsummano sono state approvate dal Consiglio comunale in Sessione straordinaria addì 19 giugno ultimo, e che due giorni dopo, il prefetto della provincia di Lucca le decretò definitivamente.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

Ora voler dire che in questo modo la legge elettorale sia stata osservata, è voler proprio sostenere che il giorno è notte. Infatti, signori, non vi tratterò lungamente, mi basta richiamare la vostra attenzione sulle disposizioni della legge elettorale, e segnatamente sugli articoli 37 e seguenti.

L'articolo 37 dice :

« Ogni volta che i Consigli comunali toglieranno dalla lista elettorale i nomi di elettori, che vi erano iscritti nell'anno antecedente, saranno in obbligo di darne loro avviso per iscritto, ed al loro domicilio, non più tardi di ore 48 a contare dal giorno in cui la lista venne pubblicata, con dare loro ragguaglio dei motivi della cancellazione od ommissione dei loro nomi nella lista pubblicata.

« Art. 39. I nomi degli elettori ammessi dai Consigli comunali al tempo della decretazione definitiva delle liste, che non erano portati in quella già stata pubblicata, saranno resi noti al pubblico con nuovo manifesto da affiggersi nello stesso termine di 48 ore dalla definitiva decretazione.

« Il manifesto (dice la legge) esprimerà che ogni occorrente richiamo sarà recato avanti il governatore della provincia, a mente dell'articolo 43 della presente legge. »

L'articolo 43 dice :

« Ogni individuo stato erroneamente iscritto od indebitamente ommesso, escluso od altrimenti pregiudicato, le cui reclamazioni non saranno state accolte dal Consiglio comunale, potrà rivolgersi al governatore, unendo al ricorso le carte che danno appoggio al suo ricorso.

« Il governatore entro i 10 giorni successivi a quello in cui ricevette le carte e le osservazioni dell'intendente procederà all'esame generale delle liste. »

Ora, risulta ed è provato che questo manifesto non fu pubblicato e che il termine dalla legge richiesto non era trascorso.

Nè è permesso di dire che non vi furono reclami, e che il prefetto era quindi libero di poter decretare le liste, poichè chi assicura il prefetto che, se avesse lasciato trascorrere il tempo necessario, non sarebbe sorto qualcuno ad affermare che il Consiglio comunale lo aveva cancellato dalle liste elettorali indebitamente? Chi ci assicura che, quando a costui, iscritto nelle liste precedenti, fosse stato notificato l'avviso prescritto dalla legge, non avrebbe nel termine legale ricorso al prefetto per ottenere l'emendamento di un'indebita cancellazione? Chi ci assicura che non vi sarebbe stato qualcuno, geloso della veridicità e legalità delle liste elettorali, il quale avrebbe potuto reclamare entro il predetto termine, quando questo si fosse lasciato trascor-

rere, giusta l'articolo 48 della legge sopra citata?

Di più essa dice nell'articolo 52 :

« Immediatamente dopo che si sarà soddisfatto alle disposizioni dei precedenti articoli, il governatore procederà alla decretazione delle liste, col far pubblicare ed affiggere il suo decreto e la tabella delle modificazioni state approvate. »

Ora, nel caso nostro, non ha soddisfatto il prefetto alle disposizioni dei precedenti articoli, non avendo aspettato che fossero trascorsi i termini voluti dalla legge; quindi non poteva decretare due giorni dopo della revisione delle liste da parte del Consiglio comunale, non poteva, ripeto, il prefetto decretare le liste prima che non fossero trascorsi i termini entro i quali si dà facoltà ad ogni cittadino di ricorrere. Ciò tanto è vero, che la legge stabilisce all'articolo 47, che, quando è scorso il termine di 10 giorni, non si darà più ascolto ad alcun reclamo, e questa disposizione è perentoria ed assoluta.

Senza tediare più lungamente la Camera, mi riassumo.

Io ritengo adunque essere pienamente giustificato in fatto che liste elettorali di Monsummano furono rivedute e stabilite dal Consiglio il 19 giugno, e che il prefetto le ha decretate definitivamente due giorni dopo. E per conseguenza, non essendo trascorso il termine prescritto dalla legge per reclamare, tanto nell'interesse proprio, quanto nell'interesse altrui, io ritengo, e credo di appormi al vero, che la legge è stata manifestamente violata.

Ricordo che la Camera su questo punto è sempre stata inesorabile, e mi confermo in questa credenza rammentando che una elezione di Genova venne annullata unicamente perchè il sindaco aveva pubblicato, non il decreto originale del prefetto colle liste, ma semplicemente un manifesto, col quale si rendeva nota la decretazione definitiva delle liste. In quell'occasione si disse: la legge è stata violata; dunque l'elezione è nulla.

Ora si tenta sostenere che la legge non sia stata violata, perchè non vi furono reclami, e che il prefetto perciò avesse diritto di decretare.

Io dico che il prefetto non aveva questo diritto, poichè, per sapere se esistono o no reclami, è indispensabile che sia trascorso il termine voluto dalla legge.

Il sostenere tale tesi equivale al dire non esservi appello, abbenchè non sia ancora trascorso il termine prefisso per introdurlo, o che la sentenza contumaciale diventi esecutiva, quantunque la parte condannata possa tuttora fare opposizione per non essere decorso il tempo utile a ciò fare.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª FORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

È troppo evidente che, fino all'ultimo istante, rimane inalterato il diritto di reclamare al prefetto contro la decretazione delle liste da parte del Consiglio. Dunque nel caso nostro, questo tempo non essendosi lasciato trascorrere, il prefetto non era in diritto di decretare le liste. Quindi ha violato la legge. Violata la legge, l'elezione deve essere annullata.

**BARAZZUOLI.** Io ho provato una grande compiacenza quando ho sentito levarsi dai banchi della sinistra la voce dell'onorevole Ercole, lo che mi significa che, nelle grandi questioni di libertà, la Destra e la Sinistra si danno fraternamente la mano.

Non è stato uno scrupolo, come diceva l'onorevole Varè, quello della maggioranza della Giunta; è stato un omaggio ai principii liberali che informano la legge elettorale, quella legge che è quasi il peristilio del nostro regime parlamentare.

Io professo immensa stima all'onorevole Varè; e comprendo l'onorevole Varè che sostiene dinanzi alla Giunta una questione giuridica; ma non comprendo l'egregio collega nostro, che viene qui con la toga dell'avvocato e con le arti del foro a trattare una grande questione di libertà, un grande principio di ordine pubblico.

Egli vi diceva che la legge elettorale deve interpretarsi con criteri restrittivi, ed io dico che deve interpretarsi con quei larghi criteri che informarono la mente del legislatore quando egli la dettava.

Nè l'interpretazione è difficile: bastano certe date.

L'onorevole Ercole ricordava molto giustamente che il 19 di giugno il comune di Monsummano approvava definitivamente le liste, quel comune il quale sapeva che per la legge elettorale si doveva approvare entro il mese di maggio; che arrivarono il 20 di giugno le liste alla prefettura e che il 21 il prefetto le approvava definitivamente.

Supponete, signori, che vi fossero degli elettori i quali avessero da reclamare contro le deliberazioni del Consiglio comunale: il 20 o il 21 vanno a Lucca, presentano il loro reclamo; e che cosa loro si risponde? Le liste sono state definitivamente approvate: siete arrivati tardi. Ma questo si chiama far le cose a vapore, e a vapore, o signori, non si trattano negozi nei quali consiste l'essenza del nostro regime liberale.

Se il prefetto che ha la facoltà di rivedere le liste, di correggerle d'ufficio, appena che le ha ricevute vi appone il suo visto e le approva, come potrà essere illuminato sopra gli errori che per avventura possono essere nelle liste? Ed aveva bisogno il prefetto di Lucca, o signori, di aspettare ad esaminare quelle liste, imperocchè, e me ne appello alla

Commissione, in quelle vi sono iscritti degli analfabeti i quali non sono mai stati elettori. La prefettura di Lucca non attese un giorno: ricevere le liste ed approvarle fu un punto solo.

E allora, o signori, non è un'ironia un decreto in cui il prefetto, appena ricevute le liste, dice: viste ed esaminate le liste, approva, ecc.? Come! *viste ed esaminate*, domando io, se non avete preso tempo non che a leggerle, neppure a fare verificazioni sommarie, ad assumere notizie, a constatare se per avventura contenessero delle omissioni o degli errori?

L'onorevole Varè allarga, gran mercè, il diritto degli elettori fino a reclamare solo per altro quando piaccia al prefetto di correggere le liste. E anzitutto come il prefetto può correggere le liste se non prende tempo a studiarle? In secondo luogo, non è egli vero, o signori, che, secondo la parola e l'intendimenti liberali della legge elettorale, non è egli vero, o signori, che gli elettori hanno il diritto di reclamare non solamente al comune, ma anche direttamente al prefetto?

Facciamo un poco di legislazione comparata. Prendete la legge comunale, andate all'articolo 34, e voi vedrete consacrato il diritto dell'elettore amministrativo a reclamare contro gli errori che sono nelle liste votate dal comune, quantunque non siasi fatto reclamo al medesimo. E allora, domando io, quel diritto che hanno gli elettori amministrativi non lo vorrete voi riconoscere negli elettori politici in materia la quale è davvero molto più importante, e di molto maggior momento?

Imperocchè, se è di pubblico interesse che le elezioni amministrative vi diano un buon comune, un buon Consiglio provinciale, vi è un interesse molto maggiore che le elezioni politiche vi diano un Parlamento che sia la vera rappresentanza della nazione.

Se poi dobbiamo fare un'analisi della legge elettorale avremo ben ragione di rispondere all'onorevole Varè, meglio che, come egli fa, con un testo di diritto romano, che per giudicare di una disposizione di legge, spesso è indispensabile esaminare le diverse parti della legge, studiarne l'economia, coordinare il complesso delle sue disposizioni. E ciò ha fatto molto a proposito l'onorevole Ercole, allorchando col sussidio d'una diligente ermeneutica ha sostenuto la tesi che ha avuto per sè il voto della maggioranza della Giunta.

Io non scenderò nuovamente all'analisi della legge elettorale: ma o guardiate agli articoli 38 e 39, o guardiate agli articoli 42 e 46 fino al 52, emergerà chiaro il diritto degli elettori a richiamarsi al prefetto contro le liste. Altrimenti a che il

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

diritto in ogni elettore di vedere le liste nell'ufficio di prefettura? A che l'obbligo nel prefetto di aprire un registro per notarvi i reclami che si facciano contro il tenore delle medesime? E a che si ridurrà il diritto di ricorso al prefetto per parte degli elettori, se il prefetto con una repentina deliberazione può chiudere la via a qualunque anche più sollecito reclamo? Si può ammettere che la legge dia un diritto negando il tempo e il modo d'esercitarlo?

A che poi l'articolo 47 (e su questo e sul successivo articolo voglia fermare la Camera la sua attenzione) stabilisce che gli elettori i quali si trovano lesi dalla deliberazione del Consiglio comunale, potranno fare richiamo al governatore, e il governatore appena riceve le liste le approva, mentre l'elettore è forse in viaggio per andare al capoluogo a reclamare contro le deliberazioni del Consiglio comunale, e, giunto, trova che le liste sono state approvate?

A che l'articolo 48, il quale, consacrando l'azione popolare, riconosce in ogni elettore politico, non del solo comune, ma dell'intero collegio, il diritto di protestare contro le liste e di concorrere ad illuminare l'autorità prefettizia che deve definitivamente approvarle?

Ricordiamoci, o signori, di quello che diceva Pellegrino Rossi nelle sue stupende lezioni di diritto costituzionale. Egli diceva: il prefetto ha diritto di rivedere le liste, ma gli elettori hanno diritto di vedere e di sapere il giudizio che il prefetto dà di esse, prima che si pronunzi in modo definitivo. E ricordiamoci pure di quello che diceva quel gran pubblicista: l'azione popolare è la pietra angolare del sistema elettorale; guardatevi dal restringerla e dal toccarla; essa deve essere larga, piena ed intera in ogni stadio delle operazioni elettorali e sempre.

Ebbene, signori, col sistema tenuto a riguardo della elezione di Pescia, si toglie il diritto che ha ciascun elettore del collegio di reclamare sulle operazioni elettorali. Se le liste non vennero rese note, pubblicate, come si doveva, nel capoluogo di provincia, a che si riduce questo diritto degli elettori di poter domandare la correzione degli errori commessi dal Consiglio comunale?

Laonde diceva benissimo la maggioranza della Giunta, che il prefetto è in obbligo di esaminare le liste e pubblicarle, acciò ogni elettore possa farvi sopra le sue osservazioni.

Ma io comprendo che sfondo una porta aperta, quando anche deputati dell'altra parte della Camera, rendendo omaggio ai principii di libertà e a quelle regole d'interpretazione liberale che si debbono adoperare in materia come questa, hanno

chiesto alla Camera di approvare le conclusioni della maggioranza della Giunta. Quindi io, pur riserbandomi, laddove occorra, altre osservazioni, non ho che ad unirmi alla proposta della maggioranza della Giunta, e chiedere alla Camera l'annullamento dell'elezione fatta nel collegio di Pescia.

Voci. Ai voti! ai voti!

GUALA. Domando la parola.

VARÈ. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè per fatto personale.

VARÈ. L'onorevole Barazzuoli che venne davanti alla Giunta ad impugnare l'elezione di Pescia, disse ora a me che ho parlato *colla toga dell'avvocato*. Io debbo rispondere che qui credo di fare la parte del deputato, ma, facendo la parte del deputato, non posso dimenticarmi di essere avvocato, vale a dire credo mio dovere di ricordarmi che certi precetti che egli ha sdegnosamente chiamati *vecchi testi*, sono verità giuridiche le quali servono per salvaguardia di tutti. Quando io dico che la nullità e la decadenza degli atti non può farsi per via di congettura, per via d'interpretazione, per via d'analogia, ma che ha bisogno di un testo di legge, è perchè io mi ricordo di avere studiato la giurisprudenza, è perchè credo che questa sia una garanzia imparziale per i partiti; e credo che sia vera tanto in quest'Aula quanto davanti ai tribunali. Gli atti delle elezioni sono atti solenni i quali non per via di congetture si devono annullare, ma solamente quando ci è un testo, il quale si possa applicare egualmente nei casi analoghi.

L'onorevole Barazzuoli disse che dai testi positivi si deve fare astrazione, e che così *si fa nelle assemblee*.

Gli rispondo che così si fa nelle assemblee quando in una assemblea si fa della politica di partito. Allora, ma allora soltanto si mette da parte il testo della legge. (*Movimento del presidente*)

Mi pare di essere perfettamente nella questione.

PRESIDENTE. Questo non è un fatto personale, ella entra nel merito.

VARÈ. L'onorevole Barazzuoli mi attribuì un'opinione contraria al sacrosanto diritto degli elettori che vogliono reclamare.

In questo egli sposta la questione. Al sacrosanto diritto degli elettori è stato provveduto nel caso.

La prima pubblicazione fu fatta, e il tempo di reclamare ci fu.

PRESIDENTE. Perdoni, ella entra nel merito, e non può perchè altri sono iscritti prima di lei.

Del resto il suo fatto personale mi sembra esaurito.

VARÈ. Non mi pare di averlo esaurito. (*Si ride*)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

L'onorevole Barazzuoli mi citava Pellegrino Rossi, il quale disse: *non sofisticate in fatto d'elezioni, ma andate largamente.*

Questa sentenza di Pellegrino Rossi va opposta a chi voglia fare delle novità a proposito di un'elezione singola, allontanandosi da quanto si stimò regolare per le altre.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**GUALA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Domando se la proposta di chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Guala ha facoltà di parlare contro la chiusura.

**GUALA.** Prego la Camera di lasciarmi dire due parole di schiarimento nella presente questione.

La questione come fu posta dall'onorevole Ercole ed in parte anche dall'onorevole Barazzuoli non è precisamente quella che si deve discutere, non è precisamente quella che fu posta in campo dalla Giunta. Perciò la Camera mi permetta di parlare per due minuti soltanto.

*Voci.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la proposta di chiusura.

(La chiusura non è ammessa.)

**GUALA.** Ringrazio la Camera di questa indulgenza e non ne abuserò.

La questione è semplicissima: le liste furono regolarmente pubblicate ed affisse prima dal Consiglio comunale in tutto il vigore e per tutti i termini che la legge esige.

Dopo questa pubblicazione, contro la quale non si elevò alcun reclamo (neanche uno) al Consiglio comunale, le liste furono mandate al prefetto, il quale aveva, in virtù dell'articolo 44 della legge, il tempo di giorni dieci per approvarle o non approvarle. Egli ha invece approvate queste liste due giorni dopo, e si sostiene che non sono trascorsi giorni dieci. Ma se questo termine non abbisogna. Quando la legge dice che entro dieci giorni dovrà cancellare, o rimuovere, od aggiungere, il prefetto ha usato del suo diritto facendo queste cancellazioni od aggiunte entro due giorni, i quali due giorni stanno pienamente nel periodo dei giorni dieci. Più tardi si dice che questa approvazione del prefetto non fu pubblicata. Ma non vi era affatto bisogno di pubblicarla. La legge prescrive che si debbano pubblicare le rimozioni e le aggiunte (articolo 45).

Ora, il prefetto non avendo nè rimosso nè aggiunto verun elettore, ma semplicemente approvato quello che il Consiglio comunale aveva defini-

tivamente approvato, egli non era obbligato (nè la legge lo prescrive) di pubblicare queste liste.

Infine si argomenta dall'articolo 48 (e, secondo me, contro la verità giuridica) dicendosi che ogni elettore abbia diritto di ricorrere anche al prefetto contro l'approvazione delle liste, con che tale diritto non si eserciti dopo spirato il termine di giorni dieci a partire dall'ultima pubblicazione accennata nell'articolo 45.

Ora, quest'ultima disposizione è subordinata a qualche rimozione, a qualche aggiunta, a qualche cancellazione fatta dal prefetto. Ma il prefetto non ha nè rimosso, nè aggiunto; egli, per conseguenza, non era obbligato a pubblicare. Cade quindi in questo caso speciale il diritto facoltativo agli elettori di ricorrere quando siano stati levati dalle liste o quando siano stati indebitamente aggiunti.

Egli è adunque evidente che una interpretazione contraria è un volere aggiungere alla legge, massime in materia che tende a limitare il diritto di eleggibilità, il che non mi pare consentaneo nè ai precedenti, nè agli interessi della Camera.

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

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**MARAZIO, relatore.** La questione, diceva benissimo l'onorevole Guala, è semplicissima. Sono d'accordo nelle premesse; non lo sono di certo nelle conclusioni. La questione è questa: ha l'elettore il diritto di reclamare direttamente al prefetto, senza passare per la via del Consiglio comunale? Questa è tutta la questione.

Supposto che la questione debba risolversi nel senso che l'elettore abbia diritto di reclamare al prefetto, senza passare per la via del Consiglio comunale, è certo che la questione è risolta nel senso più liberale. Ma una conclusione simile non si potrebbe prendere contro la disposizione positiva della legge, quando la legge assolutamente vietasse all'elettore di reclamare direttamente al prefetto. Ora, che cosa dice la legge? La legge dice all'articolo 42 chiarissimamente che qualunque cittadino del regno ha facoltà, dopo che le liste sono pervenute al prefetto, di vedere e di esaminare queste liste. Ora, domando io, l'esercizio di questo diritto è egli possibile quando il prefetto abbia diritto di decretare definitivamente le liste, un'ora dopo di averle ricevute?

Ma v'ha di più; la legge obbliga il prefetto a tenere un registro nel quale a mano a mano vanno notandosi tutti i reclami; ora, quest'obbligo imposto ai prefetti a che cosa servirebbe, a che approderebbe quando il prefetto avesse facoltà di decre-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

tare definitivamente le liste solo perchè le ha trovate regolari?

Ma non basta ancora.

L'articolo 47 dà il diritto ad ogni elettore di reclamare direttamente al prefetto, e non contro le *rimozioni* o le *aggiunte* fatte dal prefetto, ma contro le *liste elettorali*, contro tutto il complesso delle liste.

L'articolo 48 va più oltre, dà il diritto ad ogni elettore del collegio, perchè importa ad ognuno che le liste rappresentino tutto il corpo elettorale del collegio, dà facoltà, dico, ad ogni elettore del collegio di reclamare e al Consiglio e al prefetto contro *il tenore delle liste*, e non solo contro le *rimozioni od aggiunte* fatte dal prefetto.

Quindi, ciò posto, mi pare evidente che è stata intenzione del legislatore di dare facoltà ad ogni elettore del collegio di reclamare direttamente al prefetto, senza passare per la via del Consiglio comunale.

Se voi interpretate altrimenti l'articolo 45, voi lo mettete in contraddizione con tutte le disposizioni successive. Ora non è lecito dare una interpretazione simile, laddove la nostra interpretazione dell'articolo 45 si concilia invece perfettamente col testo delle disposizioni successive.

Io credo quindi che la Camera, adottando le conclusioni della Commissione, non solo si conforma al testo della legge, attribuendole il senso fatto palese dal significato delle parole, dal loro intimo legame e dalla intenzione del legislatore, ma si attiene alle dottrine più liberali.

Dette queste parole, non ho che ad aggiungere una dichiarazione, cioè che, siccome la Giunta non ha trattato che la questione pregiudiziale, vale quanto dire la questione di nullità, così, qualora le sue conclusioni, le quali sono per l'annullamento della elezione, non vengano approvate, la Giunta si riserva di esprimere il suo giudizio e di fare le proprie proposte in ordine alle proteste per pressione e corruzione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La Camera ha udito che la Giunta delle elezioni propone...

PUCCIONI. Domando la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Perdoni, mi lasci indicare sopra quale proposta la Camera è chiamata a deliberare.

La Commissione propone alla Camera di annullare l'elezione di Pescia, avvenuta nella persona di Ferdinando Martini.

A questa proposta ne è stata contrapposta un'altra dall'onorevole Varè, che è in questi termini:

« La Camera dichiara non ostare alla validità dell'elezione di Pescia, la data dell'elezione comparata con quella dell'approvazione delle liste elettorali, e rimanda le carte alla Giunta, affinchè dia il suo voto sugli altri reclami proposti contro l'elezione. »

Questa proposta evidentemente ha la precedenza, quindi domando se essa è appoggiata.

(È appoggiata.)

PUCCIONI. Domando la divisione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta dell'onorevole Varè.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Ora pongo ai voti le conclusioni della Giunta, le quali sono per l'annullamento della elezione.

(Sono approvate.)

Dichiaro adunque vacante il collegio elettorale di Pescia.

#### PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Puccini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PUCCINI, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera il rapporto della Commissione istituita per l'esame dei decreti emanati e registrati dalla Corte dei conti con riserva. (V. *Stampato*, n° 71 bis-A.)

BERTI, *relatore*. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge del ministro dell'istruzione pubblica sulle disposizioni concernenti l'amministrazione e l'ordinamento delle scuole elementari. (V. *Stampato*, n° 89-A.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

#### RISULTAMENTO DELLE VOTAZIONI.

PRESIDENTE. Annuncio alla Camera il risultato della votazione sui seguenti progetti di legge:

Bilancio del Ministero di agricoltura e commercio per il 1876:

Presenti e votanti . . . . .	243
Maggioranza . . . . .	122
Voti favorevoli . . . . .	208
Voti contrari . . . . .	35

(La Camera approva.)



Proroga dei termini fissati per l'iscrizione e rinnovazione delle ipoteche nella provincia di Roma:

Presenti e votanti . . . . .	243
Maggioranza . . . . .	122
Voti favorevoli . . . . .	222
Voti contrari . . . . .	21

(La Camera approva.)

Contratti di vendita e permuta di beni demaniali:

Presenti e votanti . . . . .	243
Maggioranza . . . . .	122
Voti favorevoli . . . . .	211
Voti contrari . . . . .	32

(La Camera approva.)

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE GENERALE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1876.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Murgia.

**MURGIA.** Il bilancio dei lavori pubblici suole annualmente additare i bisogni delle diverse provincie dello Stato e lasciare scorgere anche l'abbandono in cui talune furono nel passato tenute dai Governi, ai quali appartenevano prima della formazione del regno d'Italia. Però a parer mio, non potrebbe ciò dirsi genericamente parlando del bilancio di quest'anno, cioè del bilancio di prima previsione del 1876, giacchè in esso ben poco si propone per la Sardegna, benchè sia innegabile che non molti, ma moltissimi sono i bisogni di quella sfortunata nostra isola.

Non abituato ad abusare della pazienza della Camera, io non starò ad accennare quali siano questi bisogni, sapendo tanto più che se ne occuperanno altri miei colleghi e ne parleranno allorchè cadranno in discussione i capitoli relativi. Mi restringerò quindi a parlare soltanto dell'inadempimento di una solenne e formale promessa fatta dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri e dall'onorevole ministro per i lavori pubblici, e fatte non a noi solamente, deputati dell'isola, ma alla Camera in seduta pubblica del 1° luglio ultimo scorso.

Ricorderete, o signori, che in quella tornata l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, rispondendo all'interpellanza diretta dagli onorevoli nostri colleghi Salaris ed Umata, i quali lamenta-

vano giustamente il ritardo del proseguimento delle linee ferroviarie della Sardegna, diceva queste precise parole:

« 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. »

Intesa questa risposta, l'onorevole Umata e noi deputati sardi che sediamo da questa parte della Camera (*Destra*), confidando nella lealtà e nel galantomismo dell'onorevole Minghetti e dell'onorevole Spaventa, ci auguravamo che a tempo debito essi avessero adempiuto alle fatte promesse: ma vane speranze! La Camera è aperta dal 15 novembre, oggi ne contiamo già 17 di dicembre, ma essi hanno nulla eseguito di quanto avevano promesso.

Noi Sardi molto dobbiamo e siamo grati alla Camera, perchè in diverse circostanze ci ha saputo rendere giustizia, ma non possiamo esserle egualmente al Governo, perchè non ha finora cooperato attivamente allo sviluppo delle forze produttive dell'isola, onde farla ridiventare qual'era il granaio di Roma, e non lasciarla immiserire.

Noi stiamo da più mesi assistendo ad un doloroso spettacolo qual è quello delle successive pubblicazioni nella gazzetta ufficiale di molti avvisi di asta per la vendita di moltissimi appezzamenti piccoli di beni rurali che sono stati aggiudicati al Demanio, perchè i rispettivi proprietari non poterono a tempo debito pagare le imposte agli esattori.

Ma il Governo di ciò non se ne dà pensiero, ed invece di fare operare i lavori ferroviari promessi, onde procurare mezzi di sostentamento alla povera gente, e mettere in grado i piccoli possessori di pagare le imposte, pare che goda che il Demanio stia per diventare il più ricco possessore dell'isola, come noi prevediamo, tanto più che in quest'anno andò fallito il raccolto, e la miseria regna nell'isola.

Signori, è fin dal 1862 che la Camera ha deliberato la costruzione delle linee ferroviarie in Sardegna, e benchè tal suo deliberato sia stato poi confermato con una nuova legge nel 1868 e con altra nel 1870, nulladimeno noi Sardi vantiamo finora costruiti solo piccoli tronchi, quali sono da Cagliari ad Oristano ed Iglesias, e da Sassari a Portotorres ed Ozieri; e manca tuttora quello che noi riteniamo il più interessante, cioè da Oristano-Ozieri a Terranova, che va a mettere in comunicazione una parte coll'altra dell'isola, ed a procurare a noi il vantaggio, venendo da Cagliari, di potere impiegare sole 16 ore in viaggio per mare a vece di 36 come attualmente; e poter arrivare qui, partendo



il lunedì o il martedì a sera, invece del giovedì come ci tocca sul momento.

Non ci taccierete dunque d'indiscretezza, onorevoli colleghi, se oggi noi ricorriamo nuovamente alla Camera, perchè ci sia reso un nuovo atto di giustizia e perchè sia inculcato ai ministri il rigoroso adempimento delle fatte promesse.

La Commissione generale del bilancio, per mezzo del suo egregio relatore, l'onorevole Torrigiani, nella sua accurata relazione (e ne lo ringrazio) ve ne fa cenno e dice:

« Discutendo il bilancio 1875, la Commissione non rinnovò le molte osservazioni già esposte prima, intorno alle diverse disposizioni governative che si riferiscono alle ferrovie, alla loro costruzione ed al loro esercizio. Richiamò soltanto l'attenzione del Ministero sulla rete ferroviaria della Sardegna, di cui fu discusso alla Camera nella tornata 1° giugno di quest'anno, arrivando alla promessa formale del presidente del Consiglio dei ministri, di presentare per ciò una nuova legge alla riapertura della Camera. »

Vogliate dunque, signori, occuparvene, e non sdegnate di far buon viso all'ordine del giorno che noi oggi vi presentiamo.

Prima di tacermi, voglio anche far cenno di uno stretto obbligo che corre a noi deputati della Sardegna, che per le nostre opinioni politiche sediamo da questa parte della Camera, ed appoggiamo il Ministero. Noi dobbiamo rivolgerci a voi, onorevoli ministri promittenti, ed invitarvi, come vi invitiamo, al rigoroso adempimento delle vostre promesse, perchè, dobbiamo dirvelo da amici, è vostro dovere il farlo.

Noi vogliamo tutti, è superfluo il dirlo, perchè voi lo sapete, perchè nessuno ne dubita, noi, ripeto, vogliamo tutti l'unità d'Italia, ma pretendiamo perciò da voi l'imparzialità e la parità di trattamento. (*Movimenti*)

Noi non osteggiamo, anzi applaudiamo lo stanziamento che fate in quest'anno nel bilancio di diversi milioni per costruzioni; ma, pretendendo giustizia distributiva, vi domandiamo che ne stanziarete parecchi altri per la Sardegna, per la costruzione delle ferrovie.

Noi non ci opporremo menomamente, anzi vi lodiamo che abbiate anche proposto con apposita legge lo stanziamento di altri nove milioni per i tanto interessanti quanto necessari lavori del Tevere; ma, pretendendo giustizia distributiva, vi diciamo: non scordate la Sardegna, anch'essa fa parte dell'Italia, anch'essa ha contribuito col suo sangue e coi suoi stretti mezzi a conseguire ciò che oggi

vantiamo, anch'essa era un tempo una delle preziose gemme della Corona.

Noi infine vi chiediamo ed attendiamo da voi una parola di conforto che tranquillar possa noi e la troppo agitata ed indignata isola nostra.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Ruspoli Emanuele.

**RUSPOLI EMANUELE.** Scorgendo la Camera molto impaziente di accelerare la discussione del bilancio, ed in ciò, secondo me, ha perfetta ragione, io mi imporrò i limiti i più ristretti, benchè mi proponga di trattare una questione importantissima, quale è quella dei porti secondari del nostro esteso litorale.

I piccoli porti che sono generalmente attinenti a piccole città meriterebbero, io credo, tutta la sollecitudine governativa; ma, o per vieti pregiudizi, o per troppo modesta influenza nelle sfere governative, avviene il contrario; io vedo che le cure del Governo anzitutto si rivolgono ai grandi porti che hanno la fortuna di essere attinenti ai grandi centri di popolazione.

Però, se si studiasse quanto lavoro, quanta attività è sparpagliata nei numerosi porti secondari del nostro litorale, si troverebbe forse la chiave di quel benessere, al quale noi tutti aspiriamo, senza però poterlo raggiungere; si apprezzerebbero convenientemente le modeste, ma serie virtù di quei piccoli paesi, i quali prosperano malgrado i pessimisti, malgrado le tasse e colle sole risorse del loro lavoro e del loro coraggio.

L'egregio e dotto relatore del bilancio dei lavori pubblici ha accennato nella sua relazione quale somma di interessi rappresentino questi porti secondari.

Io non posso che unire la mia modesta parola a quella assai più autorevole del relatore della Commissione del bilancio per i lavori pubblici.

Essa dice:

« I porti di mare rappresentano un *nodo* intermedio tra la terra e le acque, l'uso delle quali aumenta coi progressi di viabilità e di commercio, in rapporto colle spiagge marittime che circondano la massima parte della nostra penisola. »

Ma i porti attuali corrispondono veramente alle loro esigenze? In Italia per lunga pezza suddivisa in piccoli Stati, l'origine dei porti fu assai modesta. Gran parte di questi stabilimenti non ebbero da principio altro scopo che l'industria della pesca. Quindi, o per privilegi governativi o perchè sostenuti da industri ed attive popolazioni, questi porti presero una maggiore importanza; si convertirono in luoghi di spedizioni, e finalmente in porti mercantili ed anche militari. Però la loro attività at-

tuale la devono ai successivi lavori che non rispondevano ad un piano determinato, anzi questi porti si risentono sempre dell'angusto concetto della loro origine, quale era quella del semplice bisogno della pesca. Egli è perciò che ogni nuovo lavoro trasforma la loro situazione.

Io domando se non sarebbe il caso di riprendere a nuovo esame la classificazione di questi porti. Non è egli possibile che la riunione del territorio nazionale, lo svanire delle barriere doganali e l'aumento della nostra rete ferroviaria non abbiano portato tali cambiamenti, da far sì che alcuni di questi porti, che oggi appartengono ad una modesta categoria, meritassero di ascendere ad un grado maggiore, e viceversa questi stessi mutamenti non potrebbero far sì che alcuni porti che oggi appartengono ad una certa categoria dovessero discendere forse di qualche grado nella classificazione dei porti?

Mi pare che la cosa meriti tutta l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera.

Dopo questa raccomandazione, io mi permetterò di ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici come egli abbia presentate due leggi relative ai porti. Una è quella del dicembre 1873 che si riferiva ai porti secondari di Molfetta, Trapani, Sinigaglia, Porto Maurizio e San Remo; l'altra una legge posteriore che si riferiva ai grandi porti, in cui si trattava dei grandi lavori, quale è quella che fu votata, se non erro, nel maggio scorso.

Quando fu presentata questa legge, nella Camera ci fu una certa recrudescenza verso le economie, in quanto ai pubblici lavori, e questa recrudescenza rasentò appena il gran progetto per le grandi città, ma disgraziatamente polverizzò quasi il progetto che si riferiva ai porti secondari.

Ora io domando all'onorevole ministro, perchè mantenere con quella fermezza di proposito, che io ho sempre ammirato in lui, la legge che si riferiva ai grandi porti, ed abbandonare, o lasciare cadere senza una parola di conforto quella che si riferisce ai piccoli porti?

Fu questo fatto per ragione di economie? Sia pure: ma quando voi insistete sopra un progetto di legge che ha vaste proporzioni, non so perchè si debba lasciare da parte quello che ne ha delle più modeste. In ogni modo bisognerebbe innanzitutto provare che il progetto di legge che ha avuto la precedenza, si riferiva a lavori che fossero indiscutibilmente più utili e più urgenti di quelli che erano compresi nel progetto che avete abbandonato.

Malgrado l'abilità del ministro dei lavori pubblici, cui nella seduta di ieri si rendeva omaggio, dubiterei molto che potesse affrontare questa tesi, dubite-

rei molto che potesse sostenere in modo non dirò evidente, ma conveniente che i lavori votati pei grandi porti siano assolutamente più utili e più urgenti di quelli che sono richiesti nell'altro disegno di legge. I lavori dei grandi porti non si riferivano che a secondare una realtà, una prosperità esistente, mentre i lavori dei grandi porti quali furono votati, altro non fanno che lusingare una speranza futura.

Per parlare dei primi porti che mi occorrono in mente, non so se per Girgenti e Salerno i lavori siano stati ponderati in modo da dirsi giunto il momento d'inziarli, ed in ogni modo se fossero di una certa e prossima utilità. Ma non voglio entrare in questo esame, perchè sono il primo ad applaudire alle deliberazioni della Camera sui grandi porti, qualora essa voglia mostrarsi egualmente benigna rispetto ai porti secondari.

Non rappresento qui un collegio marittimo, rappresento anzi un collegio montano, che è situato tanto sopra il livello del mare, quanto è lontano dalle sue spiagge. Questo tengo a dichiarare onde non si creda a qualche parzialità dell'animo mio; ma, conoscendo taluno di questi porti, ho dovuto convincermi che i lavori proposti sono urgentissimi. Di questo che io conosco parlerò, lasciando ad altri la cura di parlare di altri porti.

Il porto di Sinigaglia, di cui vedo assente l'egregio rappresentante, fu sempre tenuto in ottimo stato; anzi, nel 1854, il Governo pontificio vi decretò un lavoro ragguardevolissimo di 250,000 lire. Alcune tempeste dispersero i lavori iniziati, e gli avvenimenti politici fecero poi cadere in oblio questo progetto. Intanto le condizioni di quel porto diventavano sempre peggiori. Non nego che il ministro dei lavori pubblici abbia sempre stanziato delle somme nella parte ordinaria del suo bilancio. Però alcune perturbazioni materiali del suolo, forse il diboscamento imprudente dei monti, hanno fatto sì che le ordinarie riparazioni siano insufficienti, poichè il fiume Misa, che immette in quel portocanale, trascina in maggiore abbondanza quelle sostanze pericolose che producono le torbide, in guisa che il porto comincia a diventare impraticabile. E ne fanno fede le inondazioni gravissime a cui quella città è stata soggetta per l'interrimento del suo porto, per cui quasi la metà della città fu inondata, e vi lascio considerare con quanto danno igienico e con quanta perdita di danaro.

Il Governo si preoccupò di questo stato di cose. Un ingegnere del genio civile fece un progetto; il ministro lo sottomise alla Commissione locale dei porti, e presieduta dal prefetto questa Commissione, non solo lo approvò, ma lo dichiarò d'urgenza. Io

ho sott'occhio i *processi verbali* di quella Commissione, e non li leggerò, perchè tedierei la Camera; ma leggendo quei *considerando*, si crederebbe che il lavoro fosse per incominciare all'indomani, tanto è lo spavento che la Commissione cerca d'incutere nel Ministero dei lavori pubblici. Eppure, o signori, dal 1871 in poi questi lavori non hanno avuto principio.

E sapete a quanto ammontano poi questi lavori, qual è questa enorme somma che lo Stato non può mettere nei suoi bilanci per salvare questo porto? Ammonta a 82,000 lire. E notate che queste lire 82,000 sono per metà a carico del comune, per conseguenza tutta la spesa si riduce a 41,000 lire.

Ma merita veramente questo porto la spesa da parte del Governo di 41,000 lire? A me pare che non possa nascere dubbio, poichè la prosperità di quel porto, lo sviluppo commerciale di quel paese è cosa indiscutibile, e meglio delle mie parole lo provano luminosamente le cifre delle statistiche ufficiali. Tutti sanno che lo sviluppo delle nostre reti ferroviarie hanno diminuito la navigazione di cabotaggio nel nostro Adriatico, la quale era importantissima, tutti sanno che la soppressione delle fiere franche e della celebre fiera di Sinigaglia ha portato di certo un grave danno a quel paese, l'ha privato di certe risorse artificiali se volete, ma vere, che davano un vistoso guadagno e una certa importanza in determinate epoche dell'anno a quel paese, onde si sarebbe creduto che il commercio di quel paese avrebbe deperito. Avvenne tutt'al contrario, quella città non si è arrestata nel modesto sì, ma sicuro progresso ascendente del suo commercio.

E ciò vi dimostra che il movimento commerciale, l'industria e l'attività di quegli abitanti è tale che ha saputo, non solo fare fronte ai danni che loro sono derivati e dalla soppressione della fiera franca, e dalla diminuzione del cabotaggio, ma ha saputo inoltre trovare altre fonti di lucro e di prosperità.

A me pare adunque che sia conveniente da parte del Governo, non dico di fare grandi sacrifici, ma di fare almeno quel tanto che assicuri lo stato di cose attuale e ci garantisca dal disastro che ci minaccia.

Infatti, tutto questo aumento di commercio, tutto questo benessere oggi, o signori, si viene a spezzare contro ostacoli materiali, contro ostacoli i quali, però, potrebbero essere tolti di mezzo colla somma, per parte del Governo, di 41,000 lire.

Io non posso dubitare che l'onorevole ministro, che ha già dato segno di tanta buona volontà, presentando un apposito progetto di legge, voglia completamente porlo in obbligo. D'altronde, prescindiamo pure da ogni sentimento di giustizia distri-

butiva, lasciamo pure tutte le altre considerazioni che militano tanto nelle grandi città, ove ferve la vita politica, e per conseguenza trovano sempre un'eco nel gran centro della nazione, mentre quei piccoli paesi, composti di brava gente, generalmente non fanno assegnamento che sul proprio lavoro, lasciamo tutte queste osservazioni che potrebbero destare certe suscettibilità, prendiamo la cosa come un affare; quanto ha dato allo Stato questo porto?

Sapete, signori, a quale somma sono saliti, in quest'ultimo decennio, i diritti doganali e marittimi di quel porto? Sono arrivati a 4 milioni. Ora, dico io, vi pare proprio che si debba trascurare una rendita che in un decennio ha dato 4 milioni allo Stato, per non spendere oggi 41 mila lire?

D'altronde il signor ministro sa meglio di me che v'ha un certo genere di spese, alle quali la nostra legislazione ha imposto il carattere di obbligatorietà. Il municipio di Sinigaglia è pronto a spendere quanto la legge gli impone. Da lungo tempo nei suoi bilanci figurano le 41 mila lire che sono la quota a lui spettante. E questo forse l'ha fatto imponendosi già da qualche anno dei sacrifici, perturbando l'economia dei suoi bilanci. Ebbene, io non domando altro se non che lo Stato faccia altrettanto, e che trovi, per rispetto alla legge, un piccolo canto nei nostri bilanci ove i milioni si contano a migliaia per iscriverci anche queste lire 41,000 tanto necessarie a questo porto secondario.

Spero che l'onorevole ministro non vorrà sollevare la questione delle finanze, perchè la cifra è così modesta che non può certo perturbare le finanze dello Stato.

Io confido che l'onorevole ministro vorrà darmi una parola di conforto; e posso assicurarlo che farà il bene di quelle popolazioni, le quali gliene saranno sempre riconoscenti.

MAURIGI. I momenti della Camera sono talmente contati, che io ridurrò le osservazioni che aveva in animo di sottoporre in questa discussione, ad alcune semplici domande, su cui spero dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una soddisfacente risposta.

Ieri l'onorevole Monti con rimarchevole discorso ha lungamente intrattenuta la Camera sulle condizioni del servizio ferroviario nell'alta e media Italia, e l'Assemblea ha potuto anche ascoltare con interesse le spiegazioni che credè sul riguardo con molta competenza esporre il ministro dei lavori pubblici.

Oggi io non sorgerò a trattare le condizioni di questo servizio nelle basse e meridionali provincie d'Italia. Sarebbe questo un campo troppo vasto, ed

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1885

aggiungerò anche, per me un campo troppo speciale.

Io mi limiterò dunque solamente, da una parte a congratularmi con l'onorevole ministro per i lavori pubblici, il quale mantenne (precedente raro nella memoria di tutti i ministri in genere) la promessa di aprire per la fine dell'anno la linea calabronia, imperocchè tutti sanno che essa è stata aperta da circa un mese e mezzo.

Nel tempo stesso io profitto di quest'occasione per rivolgere all'onorevole ministro preghiera ed insieme interrogazione per sapere se l'orario adottato in questo momento, sia da lui considerato come definitivo per le comunicazioni rapide tra Reggio di Calabria e la capitale, e pei tronchi ferroviari siciliani che fanno capo a Messina. Io voglio sperare che l'orario in vigore sia un orario di esperimento quale lo richiede un servizio appena inaugurato, quale lo richiede una strada di nuovo esercizio.

Ma io faccio caldissime istanze all'onorevole ministro per i lavori pubblici perchè si preoccupi dell'importanza essenzialmente politica di questa grande linea ferroviaria, la quale non va guardata che come un semplice mezzo di trasporto ordinario, ma va considerata invece come la sola arteria per il movimento che conduce dal cuore del paese alle più lontane provincie, e quindi vivamente lo esorto a che voglia adoperarsi con ogni suo mezzo e con ogni zelo a fare sì che in un'epoca non remota, sia considerevolmente accelerato il percorso dei treni che giustamente non si è osato chiamarli diretti, ma più modestamente si sono detti postali.

Giacchè siamo a parlare di ferrovie nelle provincie meridionali io farò anche una raccomandazione all'onorevole ministro, una raccomandazione che trova eco in tutta la Sicilia, cioè a dire che finalmente si voglia spingere tutta la energia e tutte le risorse del Governo, affinchè quelle ferrovie che sono state promesse alle provincie siciliane fino dal 1861 diventino finalmente una realtà.

E senza lasciare interamente il soggetto di cui ho intrattenuto la Camera domanderei ancora un'altra spiegazione. Nel contratto originario con la compagnia *Vittorio Emanuele* fu addossato l'obbligo alla compagnia costruttrice di fare dei ponti che potessero insieme servire al servizio delle ferrovie ed a quello delle vie ordinarie. Però questo patto del contratto non fu mantenuto. Mentre io esorto l'onorevole ministro a fare valere le ragioni manomesse dello Stato in una liquidazione che non è ancora compiuta, io domando di sapere come e quando provvederà alla mancanza di questi ponti ordinari che sono scomparsi come per incanto, e che ren-

dono inutili le strade nazionali che si sono costruite in questi ultimi anni.

Io spero che, non senza interesse della Camera, sarà ascoltata qualche parola consolante sul rapido aprirsi della ferrovia Eboli-Potenza-Terremare che sarà per ora la più diretta che congiungerà il mezzogiorno con Roma. Anche quella è una questione che chiamerò d'ordine politico, e su cui l'attività e lo zelo del Governo non devono posarsi un solo istante.

Quasi per memoria, ma diventa ormai una questione ancora più urgente, io pregherò l'onorevole ministro a volersi preoccupare della nuova convenzione, a cui bisogna addivenire nell'anno venturo, in ordine al servizio postale marittimo. Io spero che egli vorrà in quella occasione assicurare comunicazioni quotidiane colla Sicilia.

**PARPAGLIA.** Ed anche colla Sardegna.

**MAURIGI.** Ed anche coll'isola di Sardegna, e me giustamente interrompe l'onorevole mio amico Parpaglia, a cui mi associo di gran cuore.

Io spero ancora che il Ministero voglia aumentare considerevolmente le comunicazioni marittime sulle coste meridionali dell'isola, dove si incontrano città importanti come Trapani, Marsala e Mazara, e quasi la prego a fare più di ciò che vado a domandare, talmente lo reputo ben poca cosa, di averè cioè almeno aumentato da uno a due i vapori che ogni settimana percorrano quella linea.

L'onorevole Ruspoli ha testè con un elegante discorso intrattenuto la Camera sulla questione dei porti che qualche volta chiamò secondari, e che con un linguaggio più adatto potrebbero essere chiamati di quarta categoria. Ciò mi obbliga a dire qualche cosa del porto di Trapani, che non è minimamente di quarta categoria, per quanto possa essere di quarta categoria il deputato che ha l'onore di rappresentare quella città (*Voci: Oh! oh! — Denegazioni*), ma sibbene uno dei più importanti del regno.

Siccome il Ministero non deve fare alcun posto nel bilancio, almeno per il momento (e l'onorevole ministro sa perchè parlo così ed a che voglio alludere), per i lavori da lungo tempo promessi e altamente richiesti dalle condizioni del porto di Trapani, io voglio sperare che l'onorevole ministro vorrà a questo riguardo darmi una risposta pienamente soddisfacente.

Io deploro a doppio titolo in questa occasione l'assenza dell'onorevole Bonghi, il quale, dopo una coscienziosa ispezione sul posto, non ha esitato, sicuro di interpretare il pensiero di tutti i suoi colleghi del Governo, di promettere in un pubblico banchetto che quei lavori sarebbero stati fatti, e

presto, come un atto di giustizia dovuto ad un gran centro d'interessi commerciali. (*Bene!*)

A proposito del porto di Trapani debbo anche rivolgere un ringraziamento (vede l'onorevole ministro che non fo che ringraziarlo) di avere finalmente riattivata la manutenzione del porto di Trapani, e, mentre lo ringrazio, voglio sperare che i lavori appena iniziati saranno continuati nel venturo esercizio, possibilmente conciliandoli coll'interesse generale del servizio, senza spostare il materiale che con gravissima spesa là si reca, per ricondurlo dopo breve tempo. Una parte della dotazione per manutenzione dei porti, è stata negli anni scorsi, sotto precedenti amministrazioni, impiegata in trasporti, non solo cari, ma anche pericolosi per la conservazione dei materiali stessi. Io ho fiducia che l'onorevole Spaventa si vorrà allontanare da questa tradizione; e, lo ripeto, per quanto lo permettano le condizioni del servizio, vorrà lasciare nei porti, dove è stato trasportato, il materiale d'escavazione sino a che i lavori non abbiano preso un tale sviluppo da non richiedere un prontissimo ritorno.

Finalmente, avendo dovuto, quasi mio malgrado, intrattenermi di questioni locali, finirò il mio dire con una raccomandazione d'interesse generalissimo. Scorrendo il bilancio dei lavori pubblici ho constatato come una legge votata nella scorsa Sessione di questa Camera, senza che il Ministero si sia allontanato dalle sue facoltà, abbia una ben lenta esecuzione. È la legge con cui furono fissati i fondi per compiere il trasferimento in Roma dei servizi pubblici residenti per legge nella capitale del regno. Quanto l'assenza di questi servizi, in gran parte concentrata in una specie di *Versailles amministrativa e burocratica*, sia dannoso, è una cosa che credo inutile esaminare. Io rivolgo dunque vivissima istanza al Governo, perchè, senza preoccuparsi troppo di stanziamenti il cui ritardo in fondo finisce quasi per essere figurativo in bilancio, voglia affrettare il momento della concentrazione in Roma dei vari servizi pubblici, questione grave ed urgente e che mi si assicura ridotta alle minime proporzioni di un aggiornamento, in iscopo fiscale, di qualche mese, di appalti a cui bisogna addivenire e per esecuzione di legge e per imperiosa necessità di servizio pubblico.

Noi abbiamo l'obbligo di fare questo e di farlo al più presto, non solo nell'interesse dell'amministrazione dello Stato, ma, nell'interesse di quella unicità di tipo, di quella affermazione della nostra nazionalità di cui Roma è stata sempre considerata, è, e deve rimanere la più esatta espressione.

Io spero che le spiegazioni che sarà per darmi

l'onorevole ministro dei lavori pubblici sieno ispirate ai sentimenti di giusta economia, di quella economia che bisogna portare energicamente e senza esitanze sulle spese inutili e superflue, ma non, per contrario, di quella economia che va a colpire la fonte della ricchezza del paese, che impedisce il suo sviluppo e la quale non farebbe, esagerandone la portata, che rendere impossibile all'Italia di sopportare più lungamente i gravissimi pesi d'imposte a cui si è sobbarcata con tanto patriottismo. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

MONTI. Io mi iscrissi in questa discussione nel dubbio che ieri non avessi potuto avere facoltà di svolgere alla Camera l'argomento sul quale ebbi l'onore d'intrattenerla. Non dubiti essa che io rientri punto nella materia trattata. Solo mi prevalgo della circostanza di avere la parola per dare pratica soluzione al discorso a cui mi accinsi. E la conclusione è molto succinta e semplice talchè mi auguro che lo stesso signor ministro dei lavori pubblici faccia alla proposta buon viso.

Abbandonando il campo generale nel quale io credetti, quasi direi, mio dovere di spingermi, anche per attirarmi la benevola attenzione della Camera, e mantenendo le opinioni che sembra fossero interpretate in maniera un po' troppo assoluta, quasichè suonassero rimproveri che io certo non facevo, limito la proposta ai precisi termini con cui strinsi il mio dire. E la limito a quella parte di strade ferrate in essere, che sembra a me più sia colpita dall'orario, che con molto piacere intesi dal signor ministro essere prettamente provvisorio. Ed io a detta proposta faccio eco, per quanto è possibile, alle parole di lui, di maniera che niente vi può essere di ostico e meno che riguardoso per l'onorevole ministro.

Senz'altro vengo a leggere la proposta stessa, su cui invoco la benevola considerazione della Camera.

La proposta è questa:

« La Camera, udito il signor ministro dei lavori pubblici, confida che il medesimo, nel riformare, nel gennaio prossimo, l'orario provvisorio di strade ferrate del 15 novembre, saprà trovar modo che nella linea Ancona-Roma si abbia, tanto in una direzione quanto nell'altra, un treno diretto in coincidenza coi treni diretti della linea adriatica, procedenti di Romagna e da Pescara, ed in corrispondenza con Perugia. »

Io non mi dilungo ad illustrare questa proposta, perchè, come ben vede la Camera, non è che il riassunto di una parte del mio discorso di ieri, e senz'altro lascio di parlare.

ALVISI. In occasione, o signori, della discussione del bilancio dei lavori pubblici sorgono costante-

mente deputati di destra e di sinistra a far valere i bisogni dei collegi che rappresentano.

Dunque, non è solamente al partito al quale appartengo che si deve dirigere dai ministri l'appunto di essere più pronto a votare le spese che a votare le imposte. Ma fosse pure, sebbene io non l'ammetta, che possa rivolgersi al mio partito tale critica, io farò vedere come le spese dei lavori pubblici siano produttive e feconde di vantaggi anche all'erario dello Stato. Basta dare un'occhiata alle partite del bilancio per convincersi che i servizi in esso descritti fruttano proventi maggiori al bilancio dell'entrata.

Le spese complessive che sono indicate nel riepilogo dello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici sono di 51 milioni circa di spese ordinarie e 43 milioni di straordinarie: in tutto 94 milioni.

Ora guardiamo quali siano le entrate che derivano da questi servizi, e troveremo che ascendono a 75 milioni così ripartiti nei capitoli del bilancio delle entrate: proventi canali *Cavour* 3 milioni; ferrovie dello Stato lire 2,550,000; tassa sul movimento ferroviario lire 13,370,000; poste 51 milioni; telegrafi lire 8,678,000; rimborsi 5 milioni: in tutto 84 milioni.

Dunque le entrate ordinarie che provengono dalle somme impiegate in lavori pubblici, poste in confronto delle spese, superano di circa 30 milioni le spese ordinarie. Questi 30 milioni noi li avremo in eccedenza di entrata qualora le spese straordinarie dovessero essere transitorie, come ci è dato sperare in un non lontano avvenire.

Ora, signori, domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se di fronte a risultati così utili per le finanze italiane, e che tanto contribuiscono alla prosperità economica della nazione, egli potrà rispondere negativamente se io dovessi domandare che in questo bilancio si debba fare una spesa veramente necessaria ed urgente.

Ma mi si dirà che ho tralasciato di notare i 46 milioni per sovvenzioni ferroviarie che non figurano in questo bilancio ma in quello delle finanze; però è da avvertire che per questo servizio generale la nazione debba corrispondere un tributo fino a che gli aumentati commerci, e lo sviluppo della pubblica ricchezza compensino questa spesa, come accade in tutti i paesi.

Vi sarebbe ancora da osservare al ministro di finanze, se i contratti per cui si eseguirono le nostre reti ferroviarie, apportatori di così grave onere allo Stato, sono stati fatti con tale prudenza da non ammettere il dubbio che se fossero stati fatti diversamente, sarebbero già produttivi.

A questo proposito debbo dire che, mentre le provincie venete concorrono alle spese di costruzione e di garanzia per tutte le ferrovie del regno, per esse non se ne fece ancora un chilometro. E tanto più mi corre l'obbligo di fermare l'attenzione della Camera su questo argomento, dacchè il presidente del Consiglio nel suo discorso di Legnago, sciogliendo un inno elegiaco « agli arditi naviganti di Chioggia, sequestrati dal mare per l'introduzione dei fiumi in laguna, ed alla povera Belluno sbattuta dal terremoto, » promise solennemente che *queste due città* sarebbero presto congiunte alle vicine provincie.

Tornando al mio soggetto di far vedere come le entrate che derivano dai servizi del bilancio dei lavori pubblici superino la massa delle spese ordinarie ad esso inerenti, vi aggiungo che quando si volessero regolare bene i servizi, che dipendono da questo Ministero, col decentrarli, noi avremmo una maggior somma da disporre per nuove opere produttive o per sollevare i contribuenti. La Camera è oggi testimone, nella discussione generale e lo sarà nello svolgimento dei singoli capitoli, come ogni deputato debba difendere l'interesse del proprio collegio.

Quanto non tornerebbe più proficuo allo Stato e meno incomodo al ministro dei lavori pubblici il proporre una legge che affidasse certi servizi, come le acque, le strade ed altre opere di secondaria importanza, in amministrazione ai comuni ed alle provincie, girando a queste rappresentanze le somme segnate in bilancio? In tale modo molti errori sarebbero evitati, e molte strade, le quali dopo restano inoperose, come quelle proposte nel Bellunese, non si sarebbero fatte, ed altri lavori di maggiore necessità si sarebbero compiuti. Si è col semplificare il servizio che il Governo potrebbe ritrarre quelle economie necessarie a concorrere in certe circostanze sia ai lavori ordinari, come agli straordinari.

Si dovrebbe lasciare libero alle provincie l'ordinare i progetti, fare gli appalti e sorvegliare le opere pubbliche che si compiono nel proprio territorio. Col tempo si potrebbe diminuire di quasi tre milioni la somma che si spende nel corpo del genio civile, che è ridotto, come in generale sono ridotti tutti gli uffici provinciali, ad estendere progetti, a formare disegni, a rivedere quelli delle provincie e dei comuni, e poi finisce col mandare i propri e gli altrui lavori a ricevere le sanzioni e a subire le modificazioni del Consiglio superiore e del Ministero dei lavori pubblici! Se invece questo personale fosse attaccato alle prefetture, potrebbe essere più indi-



pendente nel suo lavoro e più responsabile innanzi al Governo ed al paese.

Così occorrerebbe una somma molto minore, e col risparmio si potrebbe migliorare la condizione degli impiegati e meglio distribuire il servizio, cose che sono urgentemente reclamate dalla pubblica opinione.

Ciò premesso, vengo ad un capitolo speciale...

**PRESIDENTE.** Onorevole Alvisi, se ella intende parlare sopra un capitolo speciale, non sarebbe meglio aspettare che questo capitolo venga in discussione?

**ALVISI.** L'onorevole presidente vedrà dal seguito del mio discorso che l'argomento del quale intendo parlare, rientra nella discussione generale.

Vedo che nel capitolo *Acque*, è assegnata una somma di 6 milioni per le spese ordinarie e poco più di un milione per le spese straordinarie. Ma l'onorevole ministro sa che le provincie venete, le quali si sono con entusiasmo annesse al regno d'Italia, hanno portato seco dei vantaggi e dei pesi. E però noto a tutti che il bilancio delle entrate nelle provincie venete era superiore a quello delle spese di parecchi milioni, sebbene la manutenzione dei fiumi stasse a tutto carico del Governo; ora invece queste provincie furono sottoposte ad un sacrificio immenso, sacrificio del quale tiene conto la relazione col riportare l'ordine del giorno proposto dalla Commissione parlamentare che approvava la legge del 3 luglio 1875 sulla classificazione dei fiumi, contro la quale io ho perorato indarno in quella seduta.

Queste provincie furono costrette non solamente a pagare un contingente annuo per le opere idrauliche di seconda categoria, ma hanno pure dovuto assumere gli arretrati dal 1867 in poi per quella classificazione che fu fatta e pubblicata dal ministro soltanto nel 1875. È indubitato che questa spesa non preveduta ha recato il più grave sbilancio alla economia delle provincie, e specialmente alla Venezia, alla quale si levarono i 15 centesimi addizionali sui fabbricati.

Al capitolo *Acque* si lega inevitabile urgente gravissima la questione per la quale farò una proposta che dell'ordine dei principii esposti dovrebbe riuscire meno gravosa la spesa in bilancio, e più sollecito e meglio eseguito il lavoro.

I fiumi Brenta e Baccoligione che furono cacciati provvisoriamente nella laguna di Chioggia, hanno recato tali danni a quel seno di mare che si chiama laguna inferiore, da interrre quell'immenso e profondo bacino, nel quale ancorava una flotta nel 1848.

Il porto di Chioggia è diventato impraticabile

ai grandi navigli; il canale Lombardo che parte dal porto di Malamocco, ristretto e quasi colmato, e quindi la laguna inferiore, se ancora si tarda, sarebbe in breve mutata in una malsana palude.

Ma non basta: anche nella laguna superiore lo scaricatore del Sile ha portato tali torbide da sollevare il fondo melmoso oltre il livello della ordinaria marea che vizia l'aria delle isole superiori di Burano e Murano. È un triste spettacolo, per chi si trova nell'arsenale di Venezia o nei giardini pubblici, il vedere che, dove erano specchi profondi di limpida acqua del mare, ora si scorgono canneti e maremme.

Ma se una città, grande per quattordici secoli di gloriose lotte contro la natura e contro gli stranieri è tanto necessaria all'Italia, perchè serve ai più cari interessi nazionali, della difesa della navigazione e del commercio, ma perchè mai il ministro dei lavori pubblici non destina una piccola parte delle risorse che trae dalle nostre provincie, e non provvede onde questa città sia liberata dalle infeste alluvioni e non le ridona la libera circolazione delle acque del mare che formavano quell'invidiato bacino che per la sua estensione e per la sua sicurezza fu detto il primo porto del mondo!...

Nel 1866 il ministro Jacini aveva ordinato ad una Commissione, presieduta prima dall'illustre Paleocapa, e poi dall'onorevole Marcello, di proporre tutte quelle misure e quei provvedimenti che abbisognassero per il miglioramento dei porti, per la conservazione della laguna e per il mantenimento dei canali. E non hanno mancato da quell'epoca in poi i lavori e le discussioni delle Commissioni governative e provinciali che specialmente si erano dedicate a studiare questi tre oggetti.

Ma il ministro dei lavori pubblici ha stanziato nei bilanci passati, ed ha messo nel presente somme che sono insufficienti a provvedere in modo serio e permanente ai bisogni della navigazione e del commercio. Impauriti i cittadini di Venezia e di Chioggia dal continuato interrimento delle proprie lagune, allarmati dalla estensione dei danni che si dovrebbero aspettare dal prodursi delle torbide dei fiumi nel cuore della città, si agitarono fortemente ed invocarono gli studiosi ed i tecnici ad occuparsi di questa grave materia, che fu in ogni epoca scientificamente e tecnicamente trattata.

Gli elettori di Venezia portarono a deputato il professore Minich che aveva dettato una bella memoria sulle lagune, ed ora ne ha scritto una seconda colle quali propugna la deviazione dalle lagune di Chioggia del Brenta, che io sostengo fino dal 14 gennaio 1873, innanzi alla Camera.

Finalmente il Consiglio provinciale di Venezia



ha approvato un rapporto del suo consigliere, e mio egregio amico, cavaliere A. Bullo ingegnere, col quale si proponevano le norme di un regolamento lagunare e di cui il ministro dei lavori pubblici deve avere perfetta conoscenza, perchè pubblicato per le stampe fino dal 1868. Questo regolamento tendeva a migliorare la condizione delle lagune e dei canali con buone discipline e con severi divieti. La relazione dell'onorevole Bullo conteneva ancora un'altra proposta, che pregherei il ministro dei lavori pubblici di prendere in seria considerazione.

La laguna di Venezia non consiste, come tutti sanno, in quello specchio d'acqua che forma il bacino vastissimo che dal litorale arriva alla linea di confine coll'estuario; ma si estende pure a quei canali a quei seni che sono interrotti da terreni parte coltivati a vigneti, a prato e a risaia, e in parte allo stato naturale di canneti e golene. Sopra questa diversa condizione della medesima laguna si fonda la distinzione di laguna viva e di laguna morta, e come dice il Bullo, in *laguna-porto* e *laguna-territorio*.

Ebbene, per fare il censimento di quest'immensa linea di territorio frastagliato dalle acque del mare che circonda la laguna dalla parte continentale, l'hanno frazionata in diverse sezioni e dopo censite le hanno aggiunte ai comuni contermini di terraferma; così quel territorio paga le tasse per il servizio comunale che assolutamente non riceve, mancando di popolazione stabile. E che cosa ha proposto la Commissione lagunare al Consiglio provinciale di Venezia? Secondo l'elaborato parere del commissario cavaliere Pavan, che accompagna la relazione del consigliere Bullo presentata al Consiglio provinciale di Venezia, la Commissione governativa accetta in massima che vengano staccate queste grandi sezioni che formano la laguna-territorio per costituire un comune speciale, onde le imposte che gravano su quel territorio servano a miglioramento del territorio stesso. In questa maniera il Governo avrebbe il vantaggio che i molti canali, e i vasti bacini d'acqua che servono alla pesca, sarebbero meglio curati, perchè sarebbe interesse del comune di facilitare la estensione delle maree che ravvivano il movimento delle acque della intera laguna; lo Stato avrebbe dei proprietari e dei comuni maggiormente interessati allo scavo ed al mantenimento della profondità dei canali e dei seni, e quindi un risparmio di spesa.

Qualora non vi fossero elementi di popolazione, nè modo di formare un comune distinto, la parte superiore delle lagune morte si potrebbe unirla al comune di Venezia, e la parte inferiore al comune di Chioggia.

Ecco una proposta concreta, perchè il Governo abbia minore la spesa di manutenzione nell'estremo lembo di questa laguna, facendo concorrere la intelligenza dei cittadini ad un'opera di così vitale importanza per la conservazione delle lagune e dei porti di Venezia e di Chioggia.

Da queste osservazioni e considerazioni è naturale che io deduca alcune conclusioni.

Le mie conclusioni, in tesi generale sono queste: che i servizi e le funzioni del Ministero dei lavori pubblici possono essere semplificati con grande vantaggio economico e morale; che in molti lavori, i quali sono propri del territorio e speciali alle provincie, il Governo, anzichè far la parte di padrone e tutore, si limiti soltanto a quella di cooperatore, con partecipare alla spesa, controlli e elogi semplicemente il lavoro fatto.

È così che io comprendo il sistema per cui si avvantaggerebbe l'amministrazione, e profitterebbe l'economia delle provincie; è così che si rialzerebbe il prestigio dell'autorità delle rappresentanze del Governo e dei corpi elettivi.

Riguardo alle questioni lagunari io prego il signor ministro a dirmi, se sia vero che il Consiglio superiore, mediante un voto della sua Commissione, abbia ormai approvato il principio della *espulsione dei fiumi Brenta e Bacchiglione dalle lagune di Chioggia*; se è vero che in questo concetto sia stato nominato un ingegnere il quale debba fare il progetto tecnico in questo senso?

Io terzo luogo poi gli raccomando che voglia tener conto del bisogno di un regolamento lagunare, del quale furono al Ministero inviati gli schemi del defunto illustre Paleocapa, modificati dalla Commissione provinciale di Venezia, onde conservare e migliorare lo stato delle lagune.

Mi sembra finalmente non inutile il raccomandare la relazione presentata al Consiglio provinciale di Venezia sul progetto di regolamento del consigliere Bullo, onde formare delle due lagune viva e morta un comune lagunare, ovvero, ciò che sarebbe assai più vantaggioso, di formare una direzione generale dell'estuario veneto, che, affidata alla provincia di Venezia o ai comuni di Venezia e di Chioggia, potrebbe agevolare la conservazione permanente dei porti e il miglioramento delle lagune e dei canali di questa meravigliosa città, che l'ammiraglio delle Americhe proclamò, senza riserve, *il porto più bello del mondo*.

CAVALLETTO. In occasione della discussione dei bilanci dei lavori pubblici fu mio costume, osservato parecchie volte, di richiamare l'attenzione del Ministero e della Camera sulla necessità di una riforma nell'ordinamento dell'amministrazione dei

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

lavori pubblici. Io sono certo che l'onorevole ministro Spaventa, nel biennio dacchè dirige il Ministero dei lavori pubblici, si sarà convinto della necessità di riformare quest'amministrazione. È veramente una cosa singolare che un Ministero, eminentemente tecnico, non abbia direzioni tecniche, e che l'indirizzo ai diversi rami del pubblico servizio, cioè ai diversi rami dei lavori pubblici, non sia dato da vere direzioni tecniche. C'è bensì un corpo tecnico consultivo, che è il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma questo Consiglio superiore non ha nè facoltà, nè potere di dare indirizzo all'amministrazione dei lavori pubblici: viene consultato nei casi particolari, ma non è informato di tutto l'andamento generale dell'amministrazione, del modo con cui procede l'andamento generale e particolare dei lavori che si progettano e si eseguono. Vi sono, è vero, gli ispettori, ma gli ispettori sono collocati ormai in condizione così subordinata e secondaria, che è quasi un avvilimento avere il titolo di ispettore.

Io quindi ripeto la mia raccomandazione fatta molte altre volte, affinchè questa questione sia studiata e sia risolta.

Io non domando una risoluzione immediata radicale, perchè la vedo impossibile. È assolutamente difficile tutto ad un tratto trasformare un'amministrazione, e danneggiare interessi, colpire persone che verrebbero spostate e cambiate di posizione, e in parte poste fuori di servizio.

Una trasformazione radicale in un'amministrazione così vasta come quella di cui parlo, dove c'è un personale così numeroso, non può essere fatta tutto ad un tratto, ma io credo che sia necessario cominciare dal prendere un indirizzo di trasformazione e proseguirlo.

L'onorevole ministro mi dirà che io faccio delle osservazioni generali, ma che non vengo ad alcuna proposta concreta.

Io, come ufficiale del genio civile, so d'averne, non al ministro attuale, ma ad altri ministri, presentato ufficialmente le mie idee, e comunicato dei documenti, che ottenni dal ministro per gli affari esteri, documenti che riguardano questa materia dell'ordinamento dei lavori pubblici in altri Stati, in Stati più grandi, e assai più del nostro importanti.

Io devo ricordare in ultimo che nel 1859, quando l'impero austriaco si foggì a costituzionale e pensò all'ordinamento dei lavori pubblici, ne prese i principii e le norme dalle provincie italiane lombardo-venete, dove l'ordinamento dei lavori pubblici da me desiderato era già da molto tempo stabilito, e traeva le sue istituzioni e tradizioni dal primo re-

gno d'Italia e dal magistrato delle acque della repubblica veneta, quale ordinamento faceva nel Lombardo-Veneto ottima prova.

Quando, oico, il Governo austriaco pensò di sistemare il servizio dei lavori pubblici in tutti gli altri domini dell'impero, ha adottato il sistema che vigeva nelle provincie venete e lombarde, e questo fatto è prova della bontà delle istituzioni da me propugnate.

Io ho qui una risoluzione sovrana, datata da Shönnbrunn, il 13 ottobre 1849, nella quale si stabiliva che presso il Ministero d'agricoltura e commercio e dei lavori pubblici fosse istituita una direzione generale delle pubbliche costruzioni e che a lato di questa ci fosse un compartimento legislativo ed amministrativo per i lavori pubblici, cui la direzione tecnica subordinavasi e coordinavasi.

Io non so se nel Ministero ci siano questi documenti; se il ministro me li richiedesse, io sono pronto a farglieli avere, avendo già in copia documenti di quell'ordinamento presso di me.

Adesso io non credo di dovere intrattenere la Camera svolgendo un sistema e descrivendo il modo con cui dovrebbe essere organizzata e disposta l'amministrazione dei lavori pubblici, poichè non è argomento da trattarsi in momenti nei quali la Camera non ha tempo sufficiente per trattarsi in queste gravi questioni. A me basta dichiarare che col sistema presente non si provvede per bene alla cosa pubblica, nè ai lavori pubblici. (*Bravo!*)

Quanto poi all'onorevole Alvisi che accenna alla questione del Brenta e del Sile, io gli posso dire che queste questioni non sono punto dimenticate, e che quantunque io possa nella questione del Brenta avere opinioni discordi dalle sue, gli dichiaro che quando sia provveduto alla incolumità delle provincie di terraferma io sarò il primo a dare il mio voto per i lavori che provvederanno alla incolumità della città di Chioggia e sarò il primo a dare il mio voto affinchè sia provveduto a rendere migliore il porto e le laguna di Venezia.

Riconosco inoltre con lui che sia necessario e urgente di provvedere alla sistemazione del Sile e al suo allontanamento dalla laguna di tre porti e di Venezia.

**SALARIS.** Nel prendere la parola nella discussione generale del bilancio, non intendo che rivolgere all'onorevole ministro una domanda tanto semplice, quanto importante ritengo a lui, e a tutti in questo recinto, lo scopo che mi propongo.

Nessuno avrà dimenticato che nella tornata del 1° giugno di questo anno ebbe luogo un'interpellanza al Governo intorno al completamento delle ferrovie sarde, e nessuno avrà dimenticato, che

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

quella interpellanza ebbe termine con una solenne promessa dell'onorevole presidente del Consiglio dei ministri di presentare in novembre (sue testuali parole), un progetto di legge per soddisfare le giuste esigenze della Sardegna, e per rimuovere ogni e qualunque ostacolo alla piena esecuzione della legge 23 agosto 1870.

Or bene, signori, il 15 novembre la Camera fu riconvocata; ma il progetto di legge non è presentato ancora; ed ho timore (se sono vere le voci che corrono) che la Sessione sarà fra qualche giorno chiusa, ed il progetto di legge sarà ancora da presentarsi, se pure non sarà sempre a studiarsi.

L'onorevole ministro e la Camera saranno persuasi che questo progetto di legge era aspettato con ansietà febbrile; e tanto più lo era, inquantochè non si mancò di diffondere la notizia che fossero state date a Sardi deputati e senatori *soddisfacentissime assicurazioni*. Per mio conto dichiarai e dichiaro non averne avuta alcuna; ma non per ciò sollevò dubbio sull'esattezza della notizia, nè sulla verità delle assicurazioni delle quali però io sono sempre all'oscuro.

Egli è perciò, o signori, che mi rivolgo alla cortesia dell'onorevole ministro per sapere, se dopo il decorso di sette mesi, la promessa del 1° giugno di quest'anno sia divenuta qualche cosa di più; imperocchè, o signori, ulteriori promesse nulla di soddisfacente potrebbero aggiungere a quella esplicitamente, solennemente fatta il 1° giugno, non a me, ma all'intera nazionale rappresentanza.

Io non ignoro due affermazioni fatte da giornali accreditatissimi, e che suppongo anche addentro ai segreti del Gabinetto, affermazioni d'altronde che tutti voi, signori, conoscete, perchè dette e ripetute a sazietà nelle stesse sale di Monte Citorio. La prima riguarderebbe l'imminenza della chiusura della Sessione; la seconda l'intendimento del Governo di affrontare tutte le questioni ferroviarie, facendone una sola, una unica grossissima questione, considerando d'ora in avanti il servizio ferroviario come servizio governativo, non già come fonte di privata industria e di speculazioni private; di sciogliere il problema ferroviario con un formidabile colpo da Ciclope, con una immensa operazione di riscatto, con un gigantesco provvedimento che tutte comprenderebbe le ferrovie, quelle dell'Alta Italia, le Meridionali, le Romane, le Calabro-Sicule ed anche le Sarde; tutte senza eccezione.

Ripeto queste affermazioni, perchè le ho lette, le ho udite; ma non saprei dire, se e quanto di vero in esse si contenga. Ma se qualche cosa di vero vi fosse, o signori, è facile prevedere la risposta dell'onorevole ministro. E già parmi vederlo a me ri-

volto dirmi: a che presentare un microscopico progetto di legge per le sole ferrovie sarde, quando tutte le ferrovie dovranno essere raggruppate, affasciate in un solo grandioso, in un solo meraviglioso progetto? A che presentare questo all'ultima sgocciolatura della Sessione, quando la Camera non avrebbe avuto il tempo per l'esame, lo studio, e molto meno per una seria discussione di esso?

E pur data la presentazione di una speciale misura per la sola ferrovia sarda, avrebbe questa potuto riportare l'approvazione di ambi i rami del Parlamento? Oh! no; l'uno e l'altro provvedimento sarebbe caduto con la Sessione, e il Governo non avrebbe potuto declinare l'obbligo della ripresentazione alla prima riapertura della Sessione novella.

Tutto ciò sta bene; la risposta non mancherebbe di una apparente giustificazione dell'indugio a compiere la promessa. Ma perchè allora promettere uno schema di legge al novembre, sapendo di chiudere in dicembre la presente Sessione?

Ma, non prendendo letteralmente il senso di quella promessa col calendario in mano per contare i giorni, le settimane, i mesi, io mi farò lecito di osservare che quella promessa non aveva, nè poteva avere allora alcun rapporto ad un parziale riscatto delle ferrovie costruite in Sardegna; perchè anzi il fantasma dell'obbligo del riscatto delle linee costruite impauriva il Governo di occuparsi del compimento della sarda ferrovia; perchè alla sua mente appariva una grossa questione da mandare a rotoli l'Italia. La vera questione però era, che sapeva di chiudere la Sessione e guadagnare tempo.

SPAVENTA, *ministro per i lavori pubblici*. Non lo so ancora.

SALARIS. Molto meno quella promessa aveva rapporto all'ardimentoso concetto di un generale riscatto di tutte le ferrovie: e la prova si ha in ciò, che un progetto di legge per l'approvazione delle convenzioni con la società delle Meridionali e Romane non solo era già presentato, non solo era studiato, ma ne era stata presentata la relazione.

Io comprendo che le discussioni avvenute, la sfavorevole pubblica opinione, la brusca accoglienza fatta dalla Camera a quel progetto di legge, abbia indotto il Governo a rivederlo e riesaminarlo nell'aggio delle vacanze parlamentari; comprendo ancora, che rivelatesi in appresso mal ferme, traballanti le condizioni della società dell'Alta Italia, il Governo siasi trovato nella inesorabile necessità di porsi innanzi, tutto di un pezzo, l'arduo problema ferroviario. Nè di ciò gli si può far censura; perchè una soluzione era indeclinabile; e forse fu allora che il Governo pensò di cambiare strada e teoria, di farla finita con le società industriali, di ripren-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

dere anticipatamente la proprietà e l'esercizio delle ferrovie; e così (almeno lo immagino) sarà pervenuto all'ardito concetto dell'immenso riscatto. Mi guardi il cielo di parlare di un grandioso progetto il cui congegno non conosco; anzi vorrò rendermi conto di tutte le difficoltà che il Governo avrà dovuto superare, degli ostacoli che avrà dovuto vincere; ma resta sempre, che possa rendermi ragione del come con lo stesso progetto del riscatto, s'intenda provvedere alla costruzione delle linee che mancano a completare le reti stabilite con la legge 28 agosto 1870.

Confesso francamente, che di questa seconda parte del progetto, se fosse per essere quale si crede generalmente, non so rendermi esatto conto.

Io diffido di questi troppo industriosi congegni, il cui artificio, se è splendido saggio sempre di somma abilità, rare volte è prova di sicuro vantaggio e d'immanchevole esecuzione.

È vero, mi si chiederà: con quale fondamento diffidate voi di una generale misura? Saranno forse meno garantiti gli interessi della Sardegna posti in un fascio con gli interessi più vivi delle altre provincie del regno? Sì, onorevole ministro, smettete un solo momento la qualità che rivestite, pensando all'esito di tante e tante leggi, con quel sentimento di giustizia che vi onora, voi primo mi perdonerete questo peccatuzzo di diffidenza, tanto più che la diffidenza mia non vi riguarda esclusivamente; sì, anche questo generale provvedimento, anche questo industrioso congegno non mi rende sicuro della sorte della Sardegna, non mi rassicura, lo dico con dolore, che sarà compiuta in due o tre anni la sarda ferrovia.

Codesti industriosi congegni (la esperienza me lo ha dolorosamente insegnato) sono come i più vivi colori: hanno il potere di allucinare, e fanno chiudere gli occhi. Si presentano compatti nel loro artificiale meccanismo, e seducono; ma la loro compagine dura poco, dura fino al giorno della loro approvazione. Il giorno però della loro esecuzione comincia il segreto lavoro della decomposizione, ed anche questo è un lavoro abile, sorprendente, meraviglioso, e se non avesse la macchia dello inganno sarebbe anche lodevole; ma compiuto che sia, quel che soglia avvenire non è un mistero per alcuno che siede in questa Camera.

Diffido di questi troppo industriosi congegni per la loro inevitabile decomposizione, e ne diffido, perchè spesso dal generale si cade nel nulla, e il nulla mi spaventa.

I più modesti provvedimenti sono quelli che mi vanno a sangue; perchè i troppo ricchi non con-

vengono alla Sardegna, che non è stata mai incontentabile.

Un generale progetto non mi rassicura delle sorti della Sardegna, e molto meno codesto progetto assai industrioso al quale, perchè troppo imbellettato potrebbe non sorridere la Camera. E perchè far correre il rischio alla ferrovia sarda di essere travolta nelle onde vorticosose del generale riscatto?

Il Parlamento fece sempre giustizia alla Sardegna; votò già tre leggi per la sarda ferrovia, e non risale a lui la colpa se le leggi riuscirono infruttuose.

Diffido dei progetti industriosi e di questo industriosissimo, congegnato al riscatto di tutte le ferrovie, e alla costruzione di tantissime, ne diffido ancora di più.

Questo progetto avrebbe necessariamente una lunga filza di disposizioni; con alcune si approverebbero le convenzioni del riscatto, i molteplici patti con questa o con quella società; con altre si provvederebbe alla costruzione delle linee che mancano al completamento delle reti stabilite da leggi precedenti, e fra queste sarebbe dato un posticino anche alla ferrovia sarda, non avuto riguardo, s'intende, all'anzianità. Non avrebbe questa ferrovia nè il primo, nè il secondo, nè il terzo posto; sarebbe contro ogni consuetudine governativa se non la si collocasse nelle ultime disposizioni del progetto.

La Sardegna non avrebbe a dolersene; ricorderebbe quel detto: *primus et ultimus in honore aequales*, ed avrebbe ad essere lietissima, non della imminente costruzione della ferrovia, ma dell'onore di essere stata compresa, anche alla coda, nel grandioso progetto ferroviario.

È vero che potrebbe scontare questa onoranza con una lunghissima aspettativa ad avere il beneficio che tutte le provincie hanno; ma che cos'è questo in confronto dell'onore di sedere, anche ultima, ad un'agape così sontuosa? È cosa d'altronde saputa che il levarsi con appetito non cancella l'onore di avervi seduto, perchè sedere non è sinonimo di partecipare.

Ma mettiamo da parte lo scherzevole argomento dei posti; che temo io dunque da questo grandioso progetto? Avanti, non reticenze, usciamo dalle nebulosità e adoperiamo le frasi nella loro interezza; gioverà sempre (non a me) al paese, al Governo il manifestare i propri pensieri.

Io temo ciò che dovrà avvenire nella decomposizione di questi troppo artistici progetti; temo che alcune parti, per esempio quelle che riguardano il riscatto, saranno puntualmente eseguite; alcune altre potranno soffrire un po' più o meno lungo indugio, ma vincerannosi le dighe ed avranno anche

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

esse la loro esecuzione; talune poi potranno anche essere involontariamente neglette, per forza di cose, perchè il tempo, non di raro maligno, saprà accatastare tale un cumulo di ostacoli da dover richiedere, dopo un decennio almeno, altro speciale provvedimento per la costruzione di alcune linee ferroviarie e segnatamente per la ferrovia sarda, cui da tre lustri insolente la fortuna volse le spalle.

Se è vero che con siffatto grandioso progetto si intende provvedere anche alla costruzione dei pochi chilometri della sarda ferrovia, temo, che la Sardegna si alzerà da questo altro banchetto ferroviario non con appetito, con fame, e per la Sardegna il gran problema ferroviario sarà sempre a risolvere.

È ragionevole la mia diffidenza? Sono fondati i miei timori? A chi mi rivolgesse questa interrogazione, io non avrei alcuna risposta a fare: risponderebbero per me la legge 4 gennaio 1863, lacerata a brandelli; la legge 1868 gittata in un pozzo; quella del 28 agosto 1870 in fallimento dichiarato, e finalmente risponderebbero per me tre lustri di attesa, di lusinghe e di disillusioni.

Vi ha qualcuno che dubiti della ragionevolezza della mia diffidenza e del mio timore?

Ebbene seguitemi, onorevoli colleghi, in una rapidissima rassegna di quelle leggi.

**PRESIDENTE.** Onorevole Salaris, la prego di attenersi alla questione.

**SALARIS.** Sono in argomento, perchè svolgo la mia domanda. Se ella non mi interromperà, tutto sarà finito in pochi minuti; interrompendomi, la cosa andrà per le lunghe di certo.

Seguitemi dunque in una rapidissima rassegna delle leggi che vi ho accennato.

La legge del 1863; con quella si pretese risolvere due questioni, cioè l'eterna questione degli ademprivi e la questione delle ferrovie. La prima si risolveva con togliere ai comuni 200 mila ettari di terra di un valore approssimativamente di 14 milioni, in compenso si concedeva il beneficio della ferrovia, limitata (ben inteso) a soli 400 chilometri; e la Sardegna, la incontentabile, piegò riverente il capo innanzi al voto del Parlamento, innanzi alla legge.

Vediamo ora questa legge all'esecuzione.

La prima parte fu senza indugi, senza cerimonia eseguita: uno sciame di geometri fecero le operazioni di scorporo, e 200 mila ettari di terra divennero patrimonio dello Stato.

E la seconda parte, quella della ferrovia? Questa parte non si poté eseguire, e siamo a parlare di questa benedetta ferrovia oggi 17 dicembre 1875, e chi sa per quanto tempo ne avremo a parlare ancora. Fosse almeno una di quelle grandi linee estese

e dispendiose, si avrebbe una spiegazione di tanto indugio; ma no, la ferrovia sarda è al disotto di 400 chilometri, credo di soli 380.

La prima legge si decompose, e la Sardegna perdette la partita.

La seconda, quella del 1868; vano parlarne, morì prima di nascere, o nata fu gettata in un pozzo.

La terza, quella del 1870; lo sapete, è in fallimento dichiarato; nè più, nè meno, si afferma, non eseguibile affatto.

Io non l'ho mai creduto, forse non lo credete neppure voi, non lo crede l'onorevole ministro; ma non è eseguibile, o non si volle eseguire, lo che in fondo vale lo stesso.

Una quarta legge è promessa; che sarà di questa? Per 380 chilometri di ferrovia in Sardegna quattro leggi! Bisogna concludere che si occupa troppo della Sardegna il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia!

Nè vogliate dimenticare che la legge del 1870 era una legge generale che comprendeva tutte le ferrovie dello Stato; era un sontuoso banchetto anche quello, e la Sardegna ne uscì con appetito. Era la legge del 1870 un industrioso congegno, un progetto di legge di molti articoli; una legge compatta, ordinata, giusta fino al giorno della sua approvazione. Ma venne pure il giorno della esecuzione, e quella legge divenne un caos, sdrucita, oscura, senza importanza; quella legge non ha senso comune, dannosa per lo Stato, impossibile per la società concessionaria, rovinosa per le stesse provincie; insomma una legge mostro o aborto. Bisogna ben dire che il Parlamento avesse la testa nel sacco il giorno che discusse e votò quella legge, nella quale non seppe scorgere la sua inapplicabilità. Ed oggi che volete che io spero? Sarei ben lieto se potessi augurarmi che finalmente quest'altro grandioso progetto non lasciasse sulla carta un'altra volta la ferrovia della Sardegna.

Io, signori, diffido dei troppo industriosi congegni; io temo della esecuzione di essi. E sapete perchè? Perchè volgendo lo sguardo su tutti i banchi provo un indicibile sconforto; siamo pochi, pochissimi presenti, i deputati sardi, siamo undici, ed undici con un'altra ingiustizia, perchè in tutte le provincie del regno è concesso un deputato per ogni 50,000 abitanti; in Sardegna un deputato rappresenta un numero molto maggiore di cittadini.

Qui, o signori, dovrebbe sedere un dodicesimo rappresentante della Sardegna, che conta 634,000 abitanti. Ma le vostre statistiche servono non a riconoscere dei diritti, sibbene a imporre degli oneri.

La statistica per molte cose è muta, non ha filo-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

sofia; ma per le imposte ha una filosofia penetrante, filosofia che dall'alto s'intende a meraviglia.

Signori, io non voglio intrattenere più oltre la Camera su questo argomento; già un onorevole collega ha con parola risentita svolta la stessa interrogazione ed ha presentato un ordine del giorno che dimostra la necessità che il Governo compia sollecitamente la promessa fatta nella tornata del 1º giugno di quest'anno.

Manifestati i miei timori, che più di ogni altro desidero di cuore possano essere completamente dispersi, io abbandono alla cortesia dell'onorevole ministro la risposta. Credo che replicherà il collega il quale primo ha svolto l'interrogazione, o altri. Io subirò la necessità dell'attendere e, mi affretto a dirlo, senza illusioni.

In giugno aspettai il novembre; in dicembre dovrò aspettare il giugno; attenderò. Vorrei solamente che il signor ministro non dimenticasse che la Sardegna attende la ferrovia da tre lustri, e che aspettare, sempre aspettare, significa soffrire, soffrire e sempre soffrire. (Bravo! Bene! a sinistra)

FOSSOMBRONI. A risparmio di tempo, e giacchè l'onorevole ministro dovrà rispondere a molti e disparati argomenti, io rinunzio alla parola, e cedo il mio turno all'onorevole De Zerbi, riservandomi di parlare al capitolo 10.

DE ZERBI. Comincio dal ringraziare l'onorevole Fossombroni della cortesia che mi fa, cedendomi il turno di parola; e, per rispondere a questa cortesia, non saprei far altro di meglio che promettergli di non parlare oltre gli otto minuti. Gli permetto di fermarmi appena passati gli otto minuti. Attenti dunque alla clessidra.

La questione sulla quale io vorrei richiamare l'attenzione vostra, onorevoli colleghi, è molto difficile, richiederebbe lungo svolgimento; ma a me basterà accennarla, perchè la vostra intelligenza porti giudizio sulla medesima; si tratta della vita delle industrie meccaniche in Italia; si tratta di pensare se convenga fare qualche cosa, affinchè queste industrie meccaniche non sieno spente nel nostro paese.

Io affermo, perchè l'ho constatato, che il signor ministro ha fatto tutto quanto era in lui, davvero con buona volontà e con l'intelligenza che tutti gli riconoscono, affinchè le industrie meccaniche in Italia non muoiano. Ma sono sforzato ad esortarlo a perseverare in questa via, anzi a fare qualche cosa di più per migliorare le condizioni degli opifici meccanici; sono sforzato a ciò dal vedere che molti operai, oltre un migliaio, sono già stati licenziati nella sola provincia di Napoli, e, se non si provvede, un altro migliaio sarà forse messo sul lastrico.

Ma io voglio far notare bene che non raccomandando un opificio, piuttosto che un altro. Se io raccomandassi un opificio, farei male all'opificio stesso, perchè quando un opificio si sente protetto, lavora male; invece voi ed io vogliamo tutti che in Italia i lavori sieno buoni, epperò desideriamo gara feconda fra tutti gli opifici nazionali, sieno essi a Napoli, a Genova o Sampierdarena. Io raccomando l'industria meccanica di tutta Italia! Ricordiamo, o signori, la necessità di avere operai meccanici. Se ne accorse un giorno, nel 1840, il Borbone. Quando per la questione degli zolfi Ferdinando II voleva resistere all'Inghilterra ed ordinò che tutta la sua flotta, la quale constava allora di parecchi bastimenti a vela e di tre soli a vapore, fosse allestita per resistere all'occorrenza alla marina britannica, egli si vide impotente, perchè i macchinisti, che erano tutti inglesi, protestarono di non volere combattere contro la loro patria. E dopo questa lezione nacque in Napoli lo stabilimento di Pietrarsa. Io non vorrei che in caso di guerra noi ci trovassimo un giorno nella stessa situazione; senza macchinisti.

Questo ragionamento mi pare debba dimostrare, a dispetto di qualunque dottrina, la necessità di proteggere (no, non voglio dire questa parola *proteggere*), di non fare morire le industrie meccaniche in Italia, la cui morte potremmo un giorno piangere con lagrime di sangue!

Mi è sfuggita di bocca la parola *proteggere*. Ebbene mi affretto ad osservare, che qui non si tratta di protezionismo, si tratta solo di dare lavoro a questi opifici *fino a che durino questi pochissimi mesi di transizione* fra un regime di protezionismo a rovescio, che è il vigente, ed il vero regno della libera concorrenza, che spero sarà inaugurato dai nuovi trattati commerciali.

Ora io vi chiedo solo questo: che, per pochi mesi, si elida il dannoso influsso del ristagno delle commissioni che è avvenuto per effetto delle convenzioni ferroviarie non ancora discusse; che, per questi pochi mesi di crisi creata da noi, si eviti di dare commissioni all'estero. E, se questa è protezione, ebbene, bilancia l'altra che fate a rovescio, quando alla macchina che s'introduce in Italia, fate pagare minor dazio che ai materiali necessari per costruirla; quando all'acciaio Bessemer fate pagare come ad acciaio, mentre non è che ferro di speciale fattura; quando ai tubi di ottone per caldaie fate pagare come ad ottone lavorato, mentre non è che semplicemente laminato al pari delle lastre metalliche; quando permettete che la nostra locomotiva costi, secondo i calcoli del Martorelli, 1300 lire più della locomotiva estera, permettendo che ai dazi gover-



nativi si aggiunga il dazio di quei comuni, che fanno pagare un diritto sull'entrata del ferro di prima e seconda lavorazione; quando, in una parola, tollerate tutte quelle inconseguenze daziarie che l'ingegnere Cottrau ha più volte egregiamente messe a nudo. Allorchè queste cesseranno, allora avrete libera concorrenza; ma ora, no; ora non abbiamo che protezione dell'industria estera.

In questo stato di cose, io prego istantemente l'onorevole ministro perchè cerchi di trovare modo, sia facilitando i pagamenti e le anticipazioni, sia dispensando dal dare grosse cauzioni, sia ordinando lavori; di trovare modo, dico, affinchè i nostri opifici meccanici non muoiano in questo breve periodo di crisi che traversano, fino al nuovo ordinamento delle ferrovie, ed ai nuovi trattati commerciali.

Io sarò contento, quando vedrò che i lavoratori di Pietrarsa vadano nell'opificio livornese degli Orlando, o quelli degli Orlando vadano a Milano nell'opificio Grondoni, o gli operai milanesi vadano all'Elvetica o a Sampierdarena, o quelli di Guppy vadano da Patisson e quelli di Patisson vadano a Castellammare presso Cottrau; non me ne dorrò, perchè in tale fenomeno io non vedrei che uno spostamento di lavoro, non già lo spegnersi del lavoro stesso; ed a me quello che fa paura è lo spegnersi del lavoro, la morte di questa industria che è una delle poche che possano sperare un avvenire prospero e rigoglioso in Italia.

Come vedete, io non ho raccomandato Pietrarsa, come taluno si aspettava; ho raccomandato tutti gli stabilimenti nazionali. Ma sento il debito di farvi notare che Pietrarsa (e fate voi di questa notizia che vi rammento, il conto che volete), Pietrarsa è uno stabilimento dello Stato, non di privati cittadini; è dato in affitto, e fra pochi anni ritornerà allo Stato. Ora pensate: se voi, non ordinando a questo stabilimento 10 o 15 locomotive all'anno, guadagnate 2 mila lire per locomotiva, vale a dire 20 o 30 mila lire, voi, per guadagnare 30 mila lire, perderete, provocando un fallimento, il canone annuo di 60 in 70 mila lire; più, sciuperete un capitale di 3 in 4 milioni almeno, capitale che può produrvi 6 milioni all'anno.

Io non oso consigliare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il rimedio concreto per evviare a questi danni; non vorrò dirgli che per le costruzioni che egli ha da fare sulle ferrovie calabro-sicule, può invitare a nobile gara fra tutti gli opifici meccanici italiani, escludendo, finchè dura questa brevissima crisi, gli stranieri.

Non posso dire ciò; suggerirgli il rimedio concreto mi sembrerebbe mancargli di rispetto. L'intelligenza sua vede già quale potrebbe essere. L'o-

norevole Spaventa ha dato prova, per quanto concerne il suo Ministero, di volere vivificare tutta Italia e rigenerare quella parte che era men viva; egli dunque, ne sono certo, darà nuovo impulso all'industria meccanica, penserà che essa è una di quelle poche che hanno un avvenire in Italia; non la farà morire...

La sfera dell'orologio passa in questo momento l'ottavo minuto; dunque taccio.

VOLLARO. Non è a quest'ora tarda che io farò un discorso. L'onorevole ministro dei lavori pubblici però mi sarà grato del mio silenzio biennale.

Parlai nel 20 dicembre 1873, parlò nel 17 dicembre 1875. Quel giorno egli ebbe a dirmi che io era un osso duro; oggi procurerò di essere un fiorellino.

Egli mi disse che sarebbe venuto in Calabria e non venne, pur non di meno io non tornerò a dire quel che gli dissi quel giorno. Avrei voluto fargli vedere coi suoi occhi il vero stato delle cose; egli non è venuto. Pazienza. Avremo occasione di discorrerne pel 1876.

Parliamo ora dei ringraziamenti che debbo fare all'onorevole ministro. Egli fu esatto, a giorno fisso fummo da Reggio a Roma. Ma come... dopo cinque giorni che questa linea ferroviaria era aperta, sarà mia disgrazia, si ha da mettere tre giorni, quanti ce ne ho messi io, per arrivare. Si arriva a Roma con un treno che non si chiama nè omnibus, nè misto, nè diretto: si chiama treno postale.

A sentirlo mi sono tutto rinfancato, ed ho detto: col treno postale si correrà colla velocità colla quale si corre a Parigi, a Londra, a Calais, a Douvres per andare a Londra. Sissignori, noi abbiamo viaggiato a 20 chilometri l'ora. Sarà disgrazia mia!

Ma su quella linea tutte le locomotive non vanno. Ora una fa acqua, ora manca un conduttore, ora non c'è il personale necessario. Non è al ministro che ne faccio l'appunto. C'è una compagnia che assume l'esercizio, che l'esercita; il ministro non può vedere tutto. Ha i suoi ispettori; gli ispettori facciano il loro dovere. Io ciò raccomando, e passo oltre.

Io non parlo del buon materiale che noi dovremmo avere nelle Calabro-Sicule; una linea nuova, aperta a brani sì, ma da tre o quattro anni, comprenderei che dovrebbe avere tutto il materiale nuovo; siccome l'esercizio lo fa una compagnia vecchia, sarà forse che il materiale nuovo sarà per le Meridionali, ed il vecchio per le Calabro-Sicule esercitate.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È un forse, ma non può essere.

VOLLARO. Noi arriviamo a Roma ordinariamente



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

in trentatré ore, con 115 lire di spesa, undici centesimi per chilometro circa, e percorriamo 1090 chilometri. Milano ne fa 779, e per arrivare a Roma impiega venti a ventuna ora, e paga 90 lire presso a poco.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma no!

**VOLLARO.** Nove centesimi per chilometro; aviò errato nei conti.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ha errato, ha errato, il prezzo è lo stesso.

**VOLLARO.** E questo è il male, perchè essi viaggiano in ventuna ora in treno diretto, e noi viaggiamo al disotto dell'*omnibus*, e paghiamo come per treno diretto e qualche cosa di più, perchè paghiamo undici centesimi. Ma, onorevole ministro, noi spendiamo per arrivare a Roma, fra ferrovia e vapore, 84 lire circa, senza dover provvedere al nostro personale, senza doverci scomodare, imperocchè in 420 chilometri non so che siavi un *buffet*, un caffè, dove domandare una tazza d'acqua, da Reggio a Taranto. Comprenderà che è inutile di averlo aperto, se questo non deve dare un utile ai cittadini, un utile allo Stato. E diffatti le vostre statistiche vi debbono dire quali e quanti passeggeri passino per quella linea.

Merci. Ma per lo meno, signor ministro, si faccia il dovuto trattamento a queste merci! Queste linee profittano per lo Stato; lo Stato deve esercire e deve pagare; ribassi un poco le tariffe e faccia in modo che la proporzione tra viaggio di mare e quello di terra sia in favore di questa. Dall'aumento delle merci e passeggeri ne verrà un utile alle popolazioni. Ecco un'altra raccomandazione che io faccio. Aprite la porta alla Sicilia. La Sicilia è dietro a noi; un paese di oltre tre milioni. Questo paese di oltre tre milioni passerebbe necessariamente dalla parte nostra se i mezzi ci fossero. Ma tra Reggio e Messina c'è il mare e bisogna provvedere a quel servizio. C'era un vaporino, con una sovvenzione di mille lire al mese, per fare questa traversata quando la ferrovia non era aperta; un vaporino solo è restato. Ma volete spendere lo stesso oggi che il servizio ferroviario è rilegato tra Sicilia e terraferma? Ma è impossibile! Considerate solamente tutto il servizio dei vostri pacchi postali che si fa per questa linea nuovamente aperta.

Voi potreste quasi diminuire una corsa marittima, ma non lo avete fatto aumentando questo servizio di transito. Ma il servizio deve essere fatto. Che volete? Che un passeggero si azzardi a quella traversata nel cuore dell'inverno? Se dovesse aspettare il buon tempo, preferirà passare per Napoli pagando 80 lire anzichè 115 e arriverà direttamente a Roma.

Aperta la linea, perchè pel mezzogiorno non ci deve essere il biglietto circolare? Lo hanno le altre parti d'Italia, bisogna che ci sia anche per questa. Io prego il ministro di prendere nota perchè nell'avvenire di questo vantaggio ne goda il mezzogiorno come ne gode il resto d'Italia. E passo sopra questa parte. Io mi auguro che a quanto non si è provveduto, si provvederà e che questo *servizio postale* che io chiamo di saggio si studierà e si avrà un treno diretto e un treno *omnibus*.

Il ministro dei lavori pubblici che suol sempre portare seria attenzione a tutto, ed io gliene faccio plauso, si ricorderà di queste mie preghiere e ne terrà il debito conto, non per me ma per le popolazioni che aspettarono 13 anni per avere questa manna del deserto e che manna!

Mi resterebbe a parlare di un altro argomento.

Nel 1873 io finii con una raccomandazione. L'onorevole ministro rispose: questo mio desiderio è il mio *delenda Carthago*. Ne parlai nel 1867, nel 1868, nel 1869, nel 1870, nel 1871, nel 1872, nel 1873 ed aspetto ancora. Credo che dall'esecuzione di un certo ordine del giorno, di cui il merito è dovuto all'onorevole mio amico Lacava, dipenda il nostro benessere, è quella che ci farà essere paese, perchè finchè ci sarà la percorrenza indiretta di 1194 chilometri non sarà nè strada commerciale nè postale.

Quell'ordine del giorno aveva due parti: studiare e provvedere. Il ministro due anni sono mi ha detto: si sta studiando, credo adesso gli studi finiti e che la scelta sarà fatta. Resterebbe il provvedere; quanto a questo non dico nulla perchè la risposta la è preparata. Non abbiamo danari, siamo colle economie fino all'osso. Io dico soltanto: se queste economie fino all'osso, se questo non spendere deve avere un rotto di cuffia per farne scappare qualche milione che deve essere speso, si ricordi, onorevole ministro, faccia la dovuta parte a quelle provincie che finora non l'hanno avuta.

**Voci.** Chiusura! Chiusura!

**PRESIDENTE.** È bene che la Camera conosca i termini della proposta presentata dagli onorevoli Murgia, Serpi, Roberti, Marengo, Asproni, Salis, Pargaglia, Salaris, Sulis e Umata. Essa è la seguente:

« La Camera invita il Governo a presentare sollecitamente il progetto di legge per il proseguimento delle ferrovie sarde, secondo la promessa fatta nella tornata del 1º giugno scorso. »

La proposta Monti è del seguente tenore:

« La Camera, udito il signor ministro dei lavori pubblici, confida che il medesimo, nel riformare, nel gennaio prossimo, l'orario provvisorio di strade ferrate del 15 novembre, saprà trovar modo che nella

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

linea Ancona-Roma si abbia, tanto in una direzione quanto nell'altra, un treno diretto in coincidenza coi treni diretti della linea adriatica procedenti da Romagna e da Pescara ed in corrispondenza con Perugia. »

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Nella discussione che ha avuto luogo si sono manifestate diverse opinioni, non solo sopra alcuni punti particolari della mia amministrazione, ma eziandio sopra l'andamento generale della medesima.

Tra gli oratori che hanno toccato quest'ultima parte vi è l'onorevole Alvisi e l'onorevole Cavalletto. Io intenderei, prima di entrare nelle particolari questioni toccate dagli altri oratori, rispondere brevi parole all'uno e all'altro degli oratori che ho nominato, i quali hanno rivolto specialmente la loro attenzione alla parte generale dell'amministrazione dei lavori pubblici. Comincerò dall'onorevole Cavalletto.

Non è la prima volta che la Camera ha udito questo onorevole deputato toccare la questione dell'attuale ordinamento del Ministero dei lavori pubblici, non è la prima volta che io ho avuto occasione di esprimere l'opinione mia sopra il concetto che egli si è formato di quest'amministrazione.

Siamo, debbo dirlo, ai due poli opposti, e per quanto si voglia, non credo che sia possibile una conciliazione.

L'onorevole Cavalletto concepisce l'amministrazione dei lavori pubblici, come un'amministrazione essenzialmente tecnica, diretta da uomini tecnici, ed io la concepisco come un'amministrazione essenzialmente civile che si giova del Consiglio e dell'opera dei tecnici; ma è, e rimane essenzialmente civile.

L'onorevole Cavalletto ha studiato addentro un ordinamento dei lavori pubblici che esisteva in alcune provincie d'Italia, dove sarei ben lungi dal dire che avesse fatto cattiva prova, ma non perchè in una provincia quest'ordinamento fosse riuscito, io per ciò ardirei di consigliare il Parlamento di adottarlo per l'intero regno d'Italia.

Dall'onorevole Cavalletto ho avuto un'offerta, di cui io lo ringrazio; egli si è esibito di passarmi alcuni studi speciali che ha fatto su questa questione, relativi all'amministrazione dei lavori pubblici nell'impero austriaco.

Ho detto che ringrazio l'onorevole Cavalletto di quest'offerta gentile, in quanto che io non ho atteso oggi per studiare l'ordinamento dei lavori pubblici, non solo nell'impero austriaco, ma anche in tutti gli Stati d'Europa, e, se fosse qui presente il mio onorevole collega, il ministro degli affari esteri, avrei occasione di rendergli pubblicamente grazie dell'aiuto che egli mi ha prestato, mediante le no-

stre legazioni all'estero, per raccogliere quanti documenti e notizie fossero utili a compiere una informazione perfetta del modo con cui l'amministrazione dei lavori pubblici è oggi condotta, tanto nell'impero austriaco, quanto negli altri principali Stati d'Europa.

Dall'esame che ho potuto fare, sebbene non in modo assai profondo, come avrei desiderato, perchè il tempo mi venne meno, dall'esame che ho potuto fare degli ordinamenti che esistono negli altri paesi circa l'amministrazione centrale dei lavori pubblici, ho dovuto convincermi che l'ordinamento nostro qual è stabilito dalle leggi vigenti e quale deriva da ordinamenti anteriori degli Stati più considerevoli che preesistevano in Italia al regno uno che oggi ci raccoglie tutti, è l'ordinamento il quale presenta maggiori vantaggi per l'amministrazione dei lavori pubblici.

Il punto che ci divide è questo.

L'onorevole Cavalletto vorrebbe che a capo dell'amministrazione dei lavori pubblici fossero degli uffici direttivi esclusivamente tecnici, i quali per necessità dovrebbero confondere in se stessi la parte amministrativa e la parte tecnica.

**CAVALLETTO.** Tutt'altro. Chiedo di parlare.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io al contrario ritengo che nell'amministrazione dei lavori pubblici gli uffici amministrativi debbono essere distinti dagli uffici tecnici.

Se poi l'onorevole Cavalletto, il quale ha ora chiesto di parlare, non accoglie questo concetto, la direzione tecnica che egli vorrebbe proporre a ciascun servizio nell'amministrazione centrale, concentrerebbe in sé la direzione immediata di tutti i lavori del regno.

Ora, se la direzione delle pubbliche costruzioni nelle provincie venete faceva appunto così, si era perchè si trattava di una piccola regione. Fare lo stesso sarebbe impossibile in un regno così vasto come è oggi l'Italia.

**ASPRONI.** Ha ragione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'ordinamento dei servizi tecnici dell'amministrazione dei lavori pubblici è oggi così, che la direzione e la responsabilità di ciascun lavoro è nell'ingegnere capo che regge l'ufficio del genio civile di ciascuna provincia...

**CAVALLETTO.** Male.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Qui sta il punto: l'onorevole Cavalletto dice male, io dico bene.

**COMIN e altri a sinistra.** Ha ragione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Questa è la mia persuasione.

*Una voce a sinistra.* Ed è anche la nostra.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma dico che sa-

rebbe un gravissimo danno se la responsabilità tutta fosse compenetrata in un corpo quale vorrebbe essere una direzione tecnica, innominata, collettiva, che non avrebbe responsabilità veruna.

COMIN. Perfettamente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. E principalmente penso così perchè uno degli inconvenienti dai quali bisogna più che da ogni altro guardarsi quando si voglia affidare la direzione amministrativa di un lavoro ad ufficiali esclusivamente tecnici, è che la spesa non abbia più limiti, non si commisuri, non si conformi coi bisogni economici e con le risorse finanziarie di cui un'amministrazione può disporre. Un ufficiale tecnico (ciò è nella natura delle cose) non può essere che innamorato di fare l'opera che gli è affidata nel miglior modo possibile, ma senza guardare troppo sottilmente alla spesa. E se accanto o sopra non vi sia l'amministratore previdente e provvidente il quale lo trattenga, lo freni lo sindachi, ne riscontri ogni passo, le conseguenze che possono risulterne non sarebbero troppo liete per la pubblica amministrazione. (*Benissimo!*)

L'onorevole Alvisi rappresenta l'eccesso d'un'altra opinione in materia di amministrazione dei lavori pubblici. Egli vorrebbe decentrare, non vorrebbe il corpo del genio civile al servizio dello Stato, o lo vorrebbe scemato di numero, ma all'onorevole Alvisi mi permetto di dire che egli non ha ricordato, discorrendo, quali sono le attribuzioni degli ufficiali del genio civile; egli ha concepito il genio civile così come un revisore dei progetti che sono fatti dagli ingegneri provinciali e dagli ingegneri comunali.

Ebbene, non è questo il compito degli ufficiali del genio civile; gli ufficiali del genio civile fanno essi tutti i progetti per i lavori a conto dello Stato, e sfortunatamente non sono sufficienti a farli; per cui l'amministrazione è obbligata ad assumere, in servizio straordinario, frequentemente gli ingegneri liberi. Ma neppure in questo caso sono gli ingegneri del genio civile che esercitano la revisione su questi progetti, ma bensì il Consiglio superiore dei lavori pubblici a cui questi progetti sono presentati colla responsabilità di un ingegnere capo della provincia dove il lavoro deve eseguirsi.

Ma, oltre del genio civile propriamente detto, l'onorevole Alvisi ha parlato della necessità del discentramento di alcuni servizi dei lavori pubblici.

Questa questione del discentramento dei servizi dei lavori pubblici non è la prima volta che è venuta innanzi alla Camera. Se ne è discusso non so quante volte; ma sa l'onorevole Alvisi quale ne è stata la conseguenza? La conseguenza è stata che

questi servizi, invece di discentrarsi, hanno continuato ad accumularsi nelle mani del Governo. E la ragione di questo fenomeno è chiara. Siccome si domanda che il Governo paghi, è naturale che il Governo faccia; perchè sarebbe strano che il Governo pagasse ed altri facesse, o che a chi deve fare non gli si lasciasse la libertà necessaria per fare bene. O si vuole immaginare un ordine di cose tale in cui si faccia insieme, e si confondano insieme l'azione dell'uno e dell'altro e la responsabilità dell'uno e dell'altro: ed allora certissimamente si farebbe quanto peggio si possa.

ALVISI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non credo poi che l'onorevole Alvisi sarebbe molto soddisfatto se il discentramento che egli ha lodato...

*Una voce a destra.* Bene!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... per alcuni servizi, massime quello delle acque, che egli ha nominato specialmente, fosse accettato in modo da lasciarne il carico ai comuni ed alle provincie. Permetta che glielo dica, egli, parlando così, non dico per amore di retorica, ma per un dirizzone non sempre giustificato, ha dimenticato in quel momento gli interessi del suo collegio.

Prima di lasciare l'onorevole Alvisi, poichè ho l'onore di trattenermi con lui, entrerà a dire poche parole sopra alcune questioni particolari, che egli ha toccate nell'interesse della sua provincia.

Dopo avere descritto, non dico a fondo, ma mezzo l'universo, l'onorevole Alvisi è caduto sopra Chioggia. Sta bene. Là vi è una questione degna di tutto l'interesse non solo dei deputati di quella provincia, ma dell'Italia. La questione della laguna veneta è una di quelle che un Governo intelligente non può dimenticare. Già l'anno passato un nostro collega, il quale alla grandissima dottrina aggiunge una modestia degna d'ogni elogio, l'onorevole Minich, intrattenne la Camera sopra questo argomento. Io ebbi allora occasione di promettere all'onorevole Minich che non avrei per conto mio trascurato questa questione, e credo di avergli mantenuta la parola.

La Commissione, la quale era incaricata dello studio della sistemazione del Brenta per rispetto alla laguna di Chioggia, prese le sue conclusioni di massima su questa questione che il Consiglio superiore ha adottate, proponendo al Ministero di far eseguire gli studi definitivi nello scopo di conciliare gli interessi della difesa e della coltura del territorio padovano coll'interesse della salvezza e incolumità della laguna. E questo studio è stato già da me commesso ad un distinto ufficiale del genio

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

civile, il quale in tempo saprà disimpegnare l'incarico che gli venne affidato.

Circa il regolamento lagunare l'onorevole Alvisi temo che sia incorso in errore. Che io sappia, il Consiglio provinciale di Venezia non ha mai approvato quel regolamento; fu proposto, è vero, da un membro del Consiglio provinciale, ma non credo che il Consiglio l'abbia mai approvato.

L'onorevole Alvisi lamenta che per la manutenzione del porto e dei canali veneti non si spenda abbastanza. Ora, ciò non è vero, mi permetta di dire così, onorevole Alvisi, dappoichè siamo sopra una questione di fatto ed ella può non essere bene informato.

Infatti per l'escavazione del porto di Venezia, noi spendiamo più di quello che non si spende per tutto il resto d'Italia, e ciò basti per dimostrare alla Camera che il Governo, nei limiti dei fondi di cui dispone, anzichè trascurare Venezia, fa quanto è in esso perchè i porti e i canali di Venezia siano al possibile conservati all'Italia.

Liberatomi da queste questioni che si riferivano a due degli oratori che hanno intrattenuto la Camera intorno al mio bilancio, ripigliero il mio discorso seguendo l'ordine col quale gli altri oratori si sono succeduti.

L'onorevole Murgia ha parlato con animo commosso; ma con dignitose parole della questione delle strade sarde. La Camera ricorderà tutti i precedenti delle ferrovie sarde, e se non li ricordasse, un altro oratore gli ha testè rimescolati con un linguaggio così vivace, da non potere non aver fatta una certa impressione che mi dispenserà in questo momento di ripeterli.

Ma l'onorevole Murgia, pur contenendosi dentro certi limiti, ricordava le promesse che il Governo aveva fatto di presentare alla Camera un progetto di legge per provvedere alla costruzione delle ferrovie sarde del secondo periodo, adoperando però qualche parola che non voglio rilevare. La promessa fu fatta, non è stata mantenuta; non è questa cosa da galantuomo. Ecco il sugo della morale.

Ebbene, bisogna pure ad un Governo tener conto delle circostanze in cui si trova.

La promessa fu fatta in giugno, ma da giugno in qua sono succeduti dei fatti i quali possono avere trattenuto l'adempimento di questa promessa, ma non averla distrutta.

Non seguirò l'onorevole Salaris nel suo discorso, quando ha immaginato il progetto che il Governo presenterebbe. Lo ha disegnato fino in fondo, fino alle ultime sue conseguenze; ed ha finito col concludere che, quando poi il progetto fosse votato

dal Parlamento, ed il Parlamento avesse provveduto, sarebbe inutile, e non se ne farebbe niente.

Ma allora l'onorevole Salaris non avrebbe dovuto sottoscrivere l'ordine del giorno col quale mi si invita a presentare un progetto di legge.

Se egli non confida nell'effetto delle leggi votate, e prima che giunga il progetto del Governo viene a dimostrare che votato anche rimarrebbe senza effetto, è inutile che mi domandi di presentare un progetto qualsiasi.

**DELLA ROCCA.** E che cosa deve domandare?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dunque all'onorevole Murgia, e vorrei dire anche all'onorevole Salaris (se egli modifica la sua opinione intorno all'efficacia delle leggi votate dal Parlamento), io non posso che ripetere la promessa del Governo, che tra breve esso presenterà al Parlamento un progetto di legge per provvedere alla costruzione delle ferrovie sarde del secondo periodo. Questo è tutto quello che dico e ripeto, e niente di più.

Sono con l'onorevole Ruspoli, il quale ha lungamente discorso della questione dei piccoli porti in una maniera che rivela in lui, non solo l'intelligenza degli interessi connessi all'esistenza dei piccoli porti, ma una viva sollecitudine per la prosperità dei medesimi. E io divido con lui la stessa sollecitudine, e potrei darne per prova la prontezza colla quale l'anno passato accettai da qualche membro di questa parte della Camera la proposta di nominare una Commissione per studiare il riordinamento dei porti di quarta classe. Potrei addurne in prova l'aver io stesso presentato fino dal 1873 un progetto di legge inteso ad autorizzare alcuni lavori reputati più necessari per parecchi piccoli porti del regno. Ma quel progetto nella Sessione del 1874 ebbe cattiva fortuna, nè io ardi di riproporlo nella Sessione susseguente del 1874-75. Qui è il mio fallo; ma io credo di essere giustificato di avere operato così. La fine della Sessione del 1873-74 fu tale da scoraggiare qualunque ministro dei lavori pubblici a presentare dei progetti di legge innanzi alla Camera, coi quali si proponessero nuove e maggiori spese nel nostro bilancio.

Osai, sì, l'anno passato di riproporre il progetto che concerneva le opere necessarie nei grandi porti; ma feci ciò colla convinzione di provvedere ad un bisogno urgentissimo, e su questo punto sono in perfetto disaccordo coll'onorevole Ruspoli.

L'onorevole Ruspoli non si è saputo persuadere della differenza che corre tra i lavori proposti per Girgenti e Salerno e quelli che venivano proposti per Sinigaglia, per Trapani, per Molfetta e per gli altri piccoli porti contemplati nel progetto di legge testè accennato.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

Ebbene, la differenza tra gli uni e gli altri era immensa. Lasciando da parte l'interesse maggiore che un porto, come quello di Napoli, come quelli di Palermo e di Venezia devono avere dirimpetto a quelli di Sinigaglia, di Molfetta, di San Remo e Porto Maurizio, la maggiore differenza consisteva in ciò, che i lavori che io ho osato di proporre per i porti di Napoli, di Palermo, di Girgenti, di Salerno e di Castellammare erano necessari a compiere delle opere in corso o ad impedire che queste andassero in rovina. Per contro i lavori dei piccoli porti non essendo ancora iniziati, si poteva aspettare un anno senza che cascasse il mondo.

Detto ciò, io credo di essere autorizzato a dichiarare che in un'occasione fortunata, e che spero di avere in breve, nella quale potrò presentare qualche progetto di legge concernente alcuno dei porti maggiori d'Italia, io oserò riproporre alla Camera il progetto relativo ai piccoli porti situati in quei comuni che si offrono, come hanno dimostrato sempre di avere in animo di anticipare quella quota che può spettare allo Stato, per averne il rimborso dentro termini alquanto lunghi da convenirsi.

Rispondendo all'onorevole Ruspoli, ho risposto forse alla parte più sostanziale delle domande che mi sono state indirizzate anche dall'onorevole Maurigi.

Oltre dei piccoli porti l'onorevole Maurigi si è occupato dell'orario attuale delle ferrovie da Taranto a Reggio, e si è indirizzato a me per sapere se quest'orario sia definitivo o provvisorio.

In materia di orari non vi è nulla di definitivo, perchè per quanto si faccia vi è dentro un elemento che non si conosce, e quantunque sia grande l'esperienza di quelli che vi studiano dattorno, non si conosce se non dopo averne fatto esperimento. Ma per l'orario della ferrovia da Taranto a Reggio, il provvisorio nasce da molte altre cause. E qui passo a rispondere anche ad un punto del discorso dell'onorevole Vollaro, che anche egli ha toccato questa questione.

L'orario della ferrovia Taranto-Reggio è stato concepito in modo che si potesse assicurare immediatamente un servizio diretto di andata e ritorno tra Reggio e Taranto e tutto il resto d'Italia, per Napoli, per Roma, per Bologna ed oltre. Di più si è voluto contemporaneamente non trascurare gli interessi locali.

Tutti i treni sono stati ordinati a questo duplice scopo, il quale non poteva però oggi essere raggiunto con quella perfezione che si vuole.

Qual è lo stato della ferrovia da Reggio a Taranto? Dirò come io lo trovata. Ho trovato fatto

un pezzo di ferrovia ben lungo da Reggio ad Assi, dove non vi erano ponti, e si passava nel greto dei torrenti; nel greto dei torrenti si piantavano bravamente i binari, e su questi binari, come Dio voleva, si passava. Ora questi ponti si vanno facendo. Trovai questo tratto di ferrovia scombuscolato da un uragano tremendo del 1872, che ne aveva sconvolto il tracciato, e vi è stato bisogno di farvi delle grandi riparazioni, le quali non sono ancora finite. Poi ho aperto, son quasi due anni, i primi tre tronchi, da Cariati a Cotrone; eppoi, non è un anno, altri due tronchi, da Monasterace a Catanzaro; e infine, non sono due mesi, gli ultimi due tronchi, da Catanzaro a Cotrone; e, per mantenere anche la promessa, ci teneva un poco che la ferrovia si aprisse prima che il Parlamento si radunasse; epperò quando sono stato accertato che un servizio regolare e sicuro ci si potesse fare, non mi sono peritato d'ordinare l'apertura all'esercizio di questi due ultimi tronchi, quantunque non fossero compiute tutte le opere di consolidamento che abbisognavano. V'ha di più. Sopra l'ultimo tratto costruito da Cariati a Taranto dall'impresa costruttrice che assunse à *forfait* la costruzione di 640 chilometri delle Calabro-Sicule, mancavano ancora i ponti definitivi, non v'erano che ponti provvisori. A questi vado ora facendo sostituire ponti definitivi. In questa condizione di cose bisogna arrestarsi ad ogni passo su quella linea e la locomotiva non ha libero il corso. Dio ci guardi dal lasciarvela andare alla cieca. Se ciò facessimo, non avremmo la fortuna di vedere qui sano e vegeto l'onorevole Vollaro. (*ilarità*)

Ma io dimenticava l'onorevole Maurigi il quale mi ha chiesto notizie dei ponti a doppia via che dovevano essere, ma non furono costruiti dalla società *Vittorio Emanuele*.

L'onorevole Maurigi può intedere facilmente perchè questi ponti non furono costruiti. Egli saprà che la società *Vittorio Emanuele* morì di inanizione. Il ricordare questo fatto è una buona risposta. Come poi la società, quando era in vita, non abbia adempiuto a questa parte degli obblighi suoi, non saprei dire.

Ho voluto assumere informazioni, ma le mie indagini riuscirono vane. La società disparve e non se ne parlò più.

E qui l'onorevole Maurigi cade in un errore. Egli crede che oggi si stia liquidando ancora il patrimonio della società *Vittorio Emanuele*, ma questa liquidazione è finita. Un'altra impresa si sostituì alla società *Vittorio Emanuele*, l'impresa costruttrice Vitali, Charles, Picard e compagni, la quale ha oggi col Governo delle gravi questioni sopra

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

questi ponti a doppia via che avrebbe dovuto costruire. La questione è dinanzi alla Corte di appello di Roma, e forse non passerà guari che potremo avere la sentenza.

L'onorevole Monti, volendo dare al suo discorso di ieri una conclusione, ha presentato un ordine del giorno alla Camera che io potrei accettare, perchè combacia sostanzialmente colle dichiarazioni che ebbi occasione di fare ieri circa alla maniera in cui io intendeva di provvedere meglio al servizio ferroviario tra Ancona e Roma. Però io vorrei pregare l'onorevole Monti, se è presente (*Sì! sì!*) di ritirare quell'ordine del giorno. E la ragione di questa preghiera sarà intesa facilmente da tutta la Camera.

Per me crederei un pessimo precedente che la Camera cominciasse a votare degli ordini del giorno, onde stabilire anche i treni, e la qualità dei treni che devono esservi tra un luogo e l'altro. Ma dove andiamo con questo sistema? Eppoi l'onorevole Monti sa che, per quanto sia grande l'autorità del ministro dei lavori pubblici in materia di orari, esso non è assolutamente libero di imporre dei treni ad una società la quale non voglia persuadersi, e che non voglia prestare.

Se la proposta del Ministero fosse irragionevole, la società potrebbe opporre delle obiezioni. Questo è almeno un punto molto contrastato, e non mancano gli esempi di società ferroviarie che hanno resistito agli ordini del Ministero chiamando il Governo innanzi al magistrato competente, per sentirsi condannare alle spese che potessero venirne da treni non abbastanza remunerativi. Dunque non è tanto per il contenuto in sè di quest'ordine del giorno che non mi chiede in sostanza se non se quello che ho detto ieri che io credevo necessario per il servizio tra Ancona e Roma, quanto pel precedente che si porrebbe nella Camera di potere con un ordine del giorno stabilire dei treni sopra le nostre ferrovie, che io prego l'onorevole Monti a ritirare il suo ordine del giorno.

MONTI. Domando la parola.

MAURIGI. E la manutenzione dei porti?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Maurigi vuole una mia risposta circa la manutenzione dei porti.

Io, per dire la verità, non saprei se non se ringraziare lui di avere ringraziato me perchè ho provveduto alla meglio all'escavazione del porto di Trapani. Quanto al lasciar lì la draga, anzichè farla trasportare altrove prima di ricominciare la campagna di escavazione questo è un punto degno di considerazione.

L'onorevole Maurigi diceva una buona ragione, ed è che in questo trasporto del materiale desti-

nato all'escavazione si fa una spesa considerevole che riesce certamente di convenienza dell'amministrazione il potere risparmiare, ma tante volte questo trasporto è necessitato dalla condizione stessa del lavoro che bisogna fare, il quale lavoro non può farsi in ogni stagione egualmente in ogni porto, perchè dipende dall'esposizione del porto che una draga vi possa lavorare in una stagione anzichè in un'altra. Perciò quando non si voglia lasciare il materiale inoperoso, è necessità, di portarlo altrove in una data stagione, perchè poi, passata questa, possa ritornare dove era prima affine di rigigliarvi il lavoro.

L'onorevole De Zerbi ha toccato con moltissima abilità un argomento, il quale, se si volesse trattare, sarebbe bensì degno dell'attenzione della Camera, ma naturalmente prenderebbe molto tempo; quale è cioè l'attitudine che il Governo deve avere verso le industrie nazionali, e specialmente verso le industrie meccaniche?

Qui dentro vi sono due questioni: una che può nascere dalle relazioni contrattuali che il Governo abbia con questa o quella industria, e specialmente con questo o quello stabilimento. L'altra questione si connette coi principii economici che un Governo deve seguire per rispetto alle industrie, e specialmente rispetto alle industrie meccaniche che esistono, o tentano di nascere nel proprio paese.

Ora, quanto al contegno che il Governo, ed io specialmente come ministro dei lavori pubblici ho sempre tenuto, per rispetto alle industrie meccaniche nazionali del regno, in relazione ai patti o contratti che il Parlamento avesse approvati con i vari stabilimenti, io dico che, avendo esaminato tutti i precedenti, ho riconosciuto che il Governo oggi è libero affatto verso qualunque stabilimento speciale, non è obbligato ad affidare nessuna parte di lavoro di cui esso abbia bisogno, nè a questo, nè a quell'altro stabilimento.

Quanto poi alla condotta del Governo in relazione ai sani principii dell'economia pubblica, io ho pensato e penso così. Il Governo non può esso organizzare indirettamente un lavoro negli stabilimenti che ne mancano. Dico organizzare *indirettamente*, perchè quando il Governo dà un lavoro ad uno stabilimento non per altro se non perchè quello stabilimento ne manca, senza che vi sia utilità di dare questo lavoro, esso veramente non fa che mantenere un'officina nazionale, un *atelier national*, come si dice. E certamente l'onorevole De Zerbi sarà tanto alieno, quanto posso esserlo io, dal concetto che il Governo entri per questa via.

Io ho pensato ancora, e penso, che il Governo nelle sue relazioni cogli stabilimenti, che attendono



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

alle industrie, le quali servono specialmente al Ministero dei lavori pubblici, non possa nè debba spiegare nessun genere di protezione nel senso di offendere alcuni interessi per favorirne degli altri, preferendo uno stabilimento all'altro. E l'onorevole De Zerbi, sono persuaso, converrà con me nella bontà e verità di questa norma.

Mentre io ho pensato così, quando, però senza offendere questi sani principii di economia, ho potuto dare lavoro ad uno stabilimento nazionale, l'ho preferito sempre, a condizioni uguali, a qualsiasi stabilimento estero, e potrei darne qui la prova.

*Una voce.* Se l'ho constatato io stesso!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dal 1873 in qua volendo parlare di Pietrarsa, che è evidentemente uno degli stabilimenti tenuto maggiormente d'occhio dall'onorevole De Zerbi, dirò che a questo stabilimento sono state date tante commissioni per conto delle Calabro-Sicule che raggiungono la somma di 4,143,564 lire. La società delle Romane ha ordinato, sotto l'approvazione del Governo dopo il 1870, allo stabilimento medesimo dei lavori che giunsero a più di tre milioni. Per conto delle Romane lo stabilimento di Pietrarsa ha somministrato 26 locomotive e 300 e più vagoni; per conto delle Calabro-Sicule non istarò ora a dire i particolari.

Dunque io non posso che perseverare in questa via, e spero che l'onorevole De Zerbi se ne accontenti.

Non so se vi sia altro argomento...

**MAURIGI.** Lavori di trasporto della capitale ed il servizio postale marittimo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Maurigi eccita il Governo a compiere al più presto possibile il trasporto degli altri uffici appartenenti alle amministrazioni centrali, i quali sono tuttavia a Firenze.

La capitale veramente è stata trasferita a Roma da un pezzo; quindi la raccomandazione dell'onorevole Maurigi non può avere altro senso che questo, cioè che si affrettino i lavori decretati dal Parlamento.

Ebbene io l'anno passato mi affrettai di presentare una legge, chiedendo i fondi necessari a questo scopo, ed il Parlamento fu così grazioso da concedermi 5 milioni. Questi servono principalmente per compiere il palazzo delle finanze, destinato a ricevere tutte le amministrazioni dipendenti da quel Ministero. Se l'onorevole Maurigi si degnerà di fare una passeggiata per andare a vederlo, si accorgerà che l'opera è tanto avanzata che è quasi compiuta.

Ma v'è un'altra parte da compiere, destinata a ricevere l'amministrazione del debito pubblico.

Di quest'ultima, fin da quando quell'edificio fu

immaginato, fu risoluto di differirne la costruzione. Nondimeno io l'anno passato domandai al Parlamento i fondi per compiere anche questa parte. L'onorevole Maurigi potrà vedere che nel mese di gennaio anche in quella parte cominceranno i lavori.

Restano le amministrazioni delle poste e dei telegrafi, che dipendono dal mio Ministero. L'amministrazione delle poste non può venire se non quando sarà libero il locale dove è adesso la direzione generale del Tesoro, che passerà al nuovo edificio del Ministero delle finanze.

Quanto all'amministrazione dei telegrafi, questa passerà quando sarà apparecchiato un locale per essa destinato nel monastero di San Silvestro *in Capite*, che è stato espropriato ultimamente.

Quindi io credo di poter asserire che durante il 1876 tutti gli uffici centrali residenti ancora a Firenze, meno la direzione del debito pubblico, saranno trasportati a Roma.

Quanto al servizio marittimo non è il caso di parlarne ora. I contratti esistenti scadono per il servizio delle isole al 13 ed al 16 aprile 1877; e per i servizi del Mediterraneo, come quello della *Trinacria* e quello del Rubattino per l'Egitto ed il servizio delle Indie dopo il 1880, per cui avremo tempo a discorrerne.

*Voci.* A domani! a domani!

**CAVALLETTO.** Come al mio solito io sarò brevissimo.

Ripeto che la questione dell'ordinamento dei lavori pubblici non è da trattarsi in una discussione improvvisata; è cosa seria e che esige studi profondi per essere risolta.

La discrepanza che corre tra l'onorevole ministro e me, credo che dipenda piuttosto da un malinteso che da un vero dissenso. Egli ritiene che io voglia confondere nella direzione tecnica la parte direttiva e l'amministrativa: ciò è ben lontano dal mio pensiero.

Io ho detto che nel Ministero dei lavori pubblici si devono distinguere due parti: la parte legislativa ed amministrativa che comanda, e la parte tecnica che propone ed eseguisce i lavori subordinatamente alla parte amministrativa. Io non intendo punto che la direzione tecnica sia arbitra e padrona del denaro pubblico. La direzione tecnica non fa che proporre e poi eseguire i lavori che furono approvati dall'amministrazione e provvede e invigila che sieno eseguiti nei limiti stabiliti. Alla direzione tecnica non deve essere permesso nè di fare varianti nè di fare spese addizionali.

L'onorevole ministro, nel voler confutare il mio concetto, fece veramente la censura dell'ordina-



mento attuale dell'amministrazione dei lavori pubblici. Effettivamente chi dirige e amministra attualmente sono le direzioni generali presenti, e chi dovrebbe dare l'indirizzo è un corpo irresponsabile, che è il Consiglio superiore dei lavori pubblici; un corpo collegiale consultivo non ha vera responsabilità. Quindi quella irresponsabilità che il ministro credeva che potesse derivare alla direzione tecnica, da me proposta, invece è la irresponsabilità attuale che ha il Consiglio consultivo. La direzione tecnica che io proponevo sarebbe veramente responsabile.

Egli crede che l'indirizzo e l'andamento dei lavori pubblici possa essere fatto coll'iniziativa e coll'opera slegata degli ingegneri capi che dirigono gli uffici del genio civile nelle diverse provincie del regno. Ma chi coordina l'opera di questi ingegneri capi? Chi li sorveglia? Chi dà loro le istruzioni? Chi dà loro l'unità d'indirizzo? Posso dire nessuno.

Se ci sono ingegneri capi che abbiano amore pel servizio, che siano capaci, che abbiano zelo e iniziativa, le cose vanno bene; se ci sono ingegneri apatici e poco zelanti del pubblico servizio, io vi posso dire che le cose vanno male, assai male.

Nelle provincie, nelle quali io ho passata la mia gioventù come ingegnere, vi posso dire che attualmente vi è deplorabile regresso nell'andamento del servizio dei lavori pubblici.

Io non intrattengo ulteriormente la Camera, perchè ho fiducia che se l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà dedicare il suo studio a questa gravissima questione, converrà perfettamente nella mia opinione.

*Voci.* Chiusura!

**TORRIGIANI, relatore.** Io non prendo la parola se non per dire questo, che, anche prima che venisse discusso nella Commissione generale il bilancio dei lavori pubblici, è stato tale l'accordo tra la Commissione stessa e l'onorevole ministro, che io non avrei osservazioni, se non per aggiungerne qualcheduna a quelle che sono già state espone dagli oratori che mi hanno preceduto. Ma, poichè l'onorevole ministro ha preso la parola prima di me, benchè nelle consuetudini della Camera è piuttosto il relatore che parla prima, onde il ministro prenda in esame i discorsi che devono precedere il suo, compreso quello che il relatore espone per riassumere i concetti della Commissione generale del bilancio, dopo questo, dirò che la mia osservazione si riferisce a quei porti di quarta classe, di cui ha parlato benissimo l'onorevole Ruspoli.

Mi piace che l'onorevole ministro abbia ricordato l'ordine del giorno che ha votato la Camera, quando si è discusso il bilancio di prima previsione

del 1875, giacchè mi pare che sia un legame per la presentazione del progetto di legge che possa essere utile a questi porti.

Crede che non sia del tutto inutile in questo momento anche il ricordare l'articolo 187 della legge dei lavori pubblici, perchè in esso c'è qualche cosa di più essendo così compilato:

« Il trapasso di un porto dalla classe cui è ascritto ad un'altra, quando per le mutate condizioni del porto stesso ne sia riconosciuta la convenienza, sarà fatto per legge. »

Io sono persuaso adunque che quando si porterà l'attenzione su questo argomento, anche i minori porti un vantaggio sicuramente l'otterranno e ne ridonderà insieme quello del progresso economico del paese.

Questa è una di quelle parti che fu in passato trascurata, e merita di essere presa in maggiore considerazione.

Quanto agli ordini del giorno che vennero presentati, quello dell'onorevole Murgia non è che una ripetizione della promessa fatta dal presidente del Consiglio, quando il 1° giugno di quest'anno si è discusso il bilancio definitivo dei lavori pubblici del 1875.

L'osservazione che ha fatto il ministro all'onorevole Monti per un altro ordine del giorno da lui proposto, mi pare che sia tale che dovrà accettarla. Credo però che là dove egli domanda un treno diretto, la parola *Perugia*, città rispettabilissima che tutti amiamo, sia stata tale nell'impressione dell'onorevole Monti da farlo insistere piuttosto che decampare dalla sua proposta.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la chiusura.

(La Camera delibera di chiudere la discussione.)

L'onorevole Alvisi ha la parola; si restringa al fatto personale.

**ALVISI.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha tacciato quasi di poca esattezza nel citare il fatto che un regolamento disciplinare fu presentato al Consiglio provinciale di Venezia e da questo inoltrato al ministro con i documenti stati stralciati dallo stesso volume che fu mandato dal ministro stesso e questo è in data del luglio 1867 firmato da tutti coi loro titoli relativi, che leggo a conferma della verità positiva della mia asserzione.

La Commissione la quale era stata invitata dal prefetto a questo scopo al Consiglio provinciale, ammise la massima del regolamento compilato dal commendatore Paleocapa con una lettera al ministro stesso dei lavori pubblici.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È la Commissione lagunare che l'ha mandata.

**ALVISI.** Relativamente all'altro fatto che il ministro ha citato, cioè che il porto di Venezia assorba due terzi della spesa generale dei porti d'Italia.

**PRESIDENTE.** Ma questo non è fatto personale.

**ALVISI.** Io mi limito solamente ad osservare che il Fossombroni, quando ha visto la carta topografica di quel porto, ha detto che nessun porto al mondo si trova in condizione di essere circondato da tutti i fiumi che scendono dalle Alpi in un seno di mare di oltre 500 chilometri, dove convergono tutti i fiumi maggiori d'Italia, onde risulta che era abbastanza giustificata la spesa maggiore e la necessità urgente di quel porto e degli invocati provvedimenti! Anzi il Fossombroni scriveva nel suo aureo libro sulla condizione idraulica del Veneto, che la carta idrografica di Venezia gli rappresentava una miriade di filamenti nervosi, che erano i corsi e gli scoli di acque dolci, che corrono ad unirsi in un grande ganglio, che erano le lagune di Venezia e di Chioggia; e qui fo punto alle mie osservazioni del fatto personale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Monti mantiene o ritira la sua proposta?

**MONTI.** Quando io la feci dimenticai di aggiungere che era concertata con altri miei colleghi delle provincie interessate. La ragione per cui si è essa fatta...

**PRESIDENTE.** La discussione è terminata. Dichiarare se mantiene o no la sua proposta.

**MONTI.** Dico dunque che confido nell'impegno che l'onorevole ministro ha dichiarato di prendere. Quest'impegno per me è solenne, e valutabile quanto qualunque deliberazione.

Sono penetrato della riflessione affacciata che non convenga stabilire precedente, onde potrebbe credersi la Camera dovesse entrare a fissare gli orari delle strade ferrate. Per verità non poteva essere mai questo il mio intendimento; e se ricorsi all'estremo, che ne dà l'apparenza, egli è perchè credeva di non potere diversamente raggiungere l'intento giusto ed equo per nobili provincie. Ma dacchè l'onorevole ministro mi assicura che provvederà a ciò, io vivo tranquillo nella sua parola, prendo atto della sua promessa, e non ho difficoltà che la mozione non abbia altro seguito.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Spieghiamoci chiaramente, perchè io non voglio essere redarguito di non avere adempito una promessa.

Io ho detto che l'ordine del giorno dell'onorevole

Monti avrei potuto in sostanza accettarlo, in quanto che combacia colle dichiarazioni che feci ieri circa il servizio ferroviario da Ancona a Roma.

Io non potrei poi accettarlo in un altro senso, perchè non so se in un altro senso sia possibile.

Come vuole che io venga in questo momento a dire se sia possibile questo servizio? Questa non sarebbe cosa seria.

Quello che ho detto dovrebbe bastare; ma soprattutto importa che non sia stabilito un precedente con cui la Camera coi suoi ordini del giorno entri nella materia delle corse dei treni, perchè ciò sarebbe dannosissimo alle finanze ed al servizio.

**PRESIDENTE.** Rimane la proposta dell'onorevole Murgia.

**MURGIA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**MURGIA.** Io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per avere aderito alla mia istanza.

Egli ha detto che ho parlato con animo molto commosso e che ho pronunciato parole che egli non voleva rilevare.

Anche di ciò lo ringrazio; ma, se ho così parlato, egli lo deve attribuire al grande interesse che sento per questa ferrovia e non ad altro. Se mi sono alquanto scostato dalla mia calma abituale, ritenga che sono un sincero ammiratore della sua franchezza, delle belle doti del suo ingegno e della sua lodevole operosità. (*Rumori a sinistra*) Prendo atto delle sue promesse e lo prego di volere fra breve presentare la proposta di legge che aspettiamo. Allora mi dichiarerò soddisfatto e lo saranno anche i miei colleghi. Procuri di farlo fra breve, come domandiamo nella nostra proposta.

**PRESIDENTE.** Non v'insiste?

**MURGIA.** Essendo essa firmata da alcuni miei colleghi, non posso, senza consultarli, fare una dichiarazione.

**UMANA.** Udito avendo le promesse esplicite dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ritengo che quest'ordine del giorno si debba ritirare; imperocchè credo che il ministro non verrà meno alla sua parola. Inoltre sarebbe far torto alla Camera il supporre che essa non sappia fare eseguire le promesse fatte da un ministro. È quindi inutile una votazione. (*Bravo!*)

**MURGIA.** Allora si ritira l'ordine del giorno.

La seduta è levata alle 6 1/4.

---

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1875

---

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

- 1° Verificazione di poteri;
- 2° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1876 del Ministero dei lavori pubblici;
- 3° Discussione intorno alle relazioni sulle richie-

ste di procedere contro i deputati Cavallotti, Fazzari, Toscanelli, Billi, Farina Luigi e Cannizzo.

Discussione dei progetti di legge:

- 4° Reintegrazione nei loro gradi militari di coloro che li perdettero per causa politica;
- 5° Riunione in unico compartimento catastale dei territori lombardi e veneti di nuovo censo;
- 5° Modificazione dell'articolo 299 del Codice di procedura penale relativo al giuramento.



