

XV.

TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Congedi.* = In risultamento della votazione per la nomina di un commissario della Giunta pei resoconti amministrativi è proclamato il deputato De Riseis. = Appello nominale, interrotto. = I deputati Torrigiani e Cancellieri presentano le relazioni sullo stato di prima previsione del Ministero dell'istruzione pubblica del 1877 e sullo schema di legge per convalidazione di decreti reali per il prelevamento di somme dal fondo delle spese imprevedute del 1876. = Ozioni, del deputato Basetti per il collegio di Castelnuovo nei Monti, e del deputato Cucchi per Sondrio; sono dichiarati vacanti i collegi di Langhirano, Zogno e Guastalla. = Si dà lettura delle relazioni: sulle elezioni del deputato Papadopoli a Pordenone, e proposta d'inchiesta giudiziaria, che è approvata, e del deputato Farina Luigi Emanuele a Levanto, di cui si propone il convalidamento — Istanza di sospensione del deputato Marcora — Spiegazioni e osservazioni dei deputati Lazzaro, Ercole, Ghinosi e dell'eletto — La proposta sospensiva è ritirata, e l'elezione convalidata. = Discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1877 — Interrogazione del deputato Merizzi, inviata ai capitoli riguardanti le ferrovie — Considerazioni, istanze e domande diverse dei deputati Botta, Bertani Agostino, Di San Donato, Buonomo, Merizzi, Di Blasio, Angeloni, Romano G. D., Carbonelli, Mascilli, Parpaglia, Cannella e Mazzarella, e risposte del ministro pei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale. = Il presidente annuncia il deposito nella Segreteria delle relazioni della Giunta sulle elezioni dei collegi di Montecorvino Rovella e 2° di Venezia. = Approvazione dei primi cinque capitoli del bilancio — Istanze dei deputati Miceli, Romano G. D. e Cannella sul capitolo 6, relativo alla manutenzione di strade; e dei deputati Filopanti, Morelli Salvatore, Cavalletto e Buonomo sopra quello delle bonifiche — Risposte e dichiarazioni del ministro — Osservazioni ed eccitamenti dei deputati Angeloni, Damiani, D'Amico, Del Giudice, Elia, sul capitolo 17, Manutenzione dei porti, e dichiarazioni del ministro — Sono approvati i capitoli fino al 23. = Il presidente nomina il deputato Carcani componente della Giunta per il regolamento della Camera in surrogazione del deputato Corte demissionario. = Istanza del deputato Mussi Giuseppe sull'orario della seduta di domani, che viene fissata al tocco.

La seduta è aperta alle ore 2 05 pomeridiane.

(Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; indi del sunto delle seguenti petizioni:)

1332. Pirera Gaetano, superstite delle patrie battaglie del 1848 e 1849, fa istanza perchè i provvedimenti emanati a favore degli ex-ufficiali vengano estesi eziandio agli uomini di bassa forza.

1333. Il Consiglio comunale di Campagna, provincia del Principato Citeriore, invita la Camera a sancire nei termini in cui fu presentato il progetto

di legge per la nuova circoscrizione territoriale militare.

1334. Il sindaco del comune di Vittoria, provincia di Siracusa, invia un voto espresso da quel Consiglio onde ottenere l'appoggio del Governo per l'attuazione del tronco ferroviario da Comiso-Vittoria a Licata.

1355. La Giunta del municipio di Paduli, provincia di Benevento, fa istanza perchè la sede di quel collegio elettorale da San Giorgio la Montagna venga trasferita in quel comune.

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

CANCELLIERI. Domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione 1334, colla quale il municipio di Vittoria, in provincia di Siracusa, fa istanza al Parlamento per agevolare coi sussidi dello Stato la costruzione di un tronco di ferrovia da Comiso-Vittoria a Licata, e ciò quante volte non sia possibile attuarsi prontamente la costruzione della tanto desiderata linea da Siracusa a Licata, di cui farebbe parte il tronco sopraccennato.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Chiedono un congedo, per motivi di salute, gli onorevoli Pontoni e Baceo di un mese, gli onorevoli Griffini Luigi e Miani di dieci giorni, l'onorevole Savini di 15, l'onorevole Viacava di 12; per motivi di famiglia e particolari, gli onorevoli Massarucci, Mangilli, Fabbricotti, Manara e Bianchi di giorni 10, l'onorevole Luzzatti di 15, l'onorevole Romano Giuseppe di 8, gli onorevoli Codronchi ed Incontri di 3; per ragioni di servizio pubblico, gli onorevoli Mocenni e Davico di giorni 15.

Se non vi sono opposizioni, questi concedi s'intenderanno concessi.

(Sono concessi.)

Annunzio il risultato della votazione per l'elezione di un membro della Giunta incaricata dell'esame dei conti amministrativi, in surrogazione dell'onorevole Amadei dimissionario.

Votanti	221
Maggioranza	111

L'onorevole De Riseis ebbe voti 123, quindi rimane eletto.

(La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale.)

(Il segretario Del Giudice fa la chiamata.)

La Camera essendo ora in numero, si sospende l'appello nominale.

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

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

TORRIGIANI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera, in nome della Commissione del bilancio, la relazione sul bilancio di prima previsione del 1877 del Ministero della istruzione pubblica. (V. Stampato, n° 7-A.)

Questa relazione sarà stampata e distribuita agli uffici.

Invito l'onorevole Cancellieri a recarsi alla tribuna per la presentazione di una relazione.

CANCELLIERI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta incaricata dell'esame del progetto di legge per la convalidazione del decreto reale di prelevamento di somme dal fondo per le spese impreviste per l'anno 1876. (V. Stampato, n° 15-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli uffici.

Il deputato Basetti, eletto nei collegi di Castelnuovo nei Monti e di Langhirano, opta per quello di Castelnuovo. Dichiaro quindi vacante il collegio di Langhirano.

Il deputato Cucchi, eletto nei collegi di Sondrio, Zogno e Guastalla, opta per quello di Sondrio. Dichiaro perciò vacanti i collegi di Zogno e di Guastalla.

VERIFICAZIONE DI POTERI.

PRESIDENTE. La Giunta per le elezioni, esaminati i processi verbali dell'elezione del collegio di Pordenone, elezione contestata, ha presentate le conclusioni, delle quali si va a dare lettura.

PISSAVINI, segretario. (Legge)

« Collegio di Pordenone,

« Ritenuto avere la Giunta unanime deliberato che le 17 schede contestate al Papadopoli debbano essergli attribuite, e che le 5 schede non ammesse a favore Galvani, debbano parimente essere attribuite a questo ultimo;

« Ritenuto che anche fatto l'apprezzamento dei voti in questo modo, il Papadopoli risulta sempre avere 12 voti di maggioranza sul suo competitore, e che quindi sotto questo rapporto è stato validamente proclamato deputato del collegio di Pordenone;

« Ritenuto d'altra parte che vi hanno in atti indicazioni di tentativi di corruzione, che sebbene contraddette dalla parte avversa, pure non lasciano l'animo intieramente tranquillo sul modo con cui procedette la elezione, e sui mezzi che si adoperarono per propugnare la candidatura dell'eletto;

« La Giunta propone a maggioranza di voti che sia ordinata una inchiesta giudiziaria intorno alla elezione del collegio di Pordenone. »

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione, metto ai voti le conclusioni della Giunta per un'inchiesta giudiziaria sull'elezione del collegio di Pordenone. (Queste conclusioni sono approvate.)

La Giunta per le elezioni, dopo esaminati i processi verbali della elezione del collegio di Levanto, che era stata anch'essa contestata, propone le conclusioni, delle quali pure va a darsi lettura.

PISSAVINI, segretario. (Legge)

« La Giunta,

« Visti gli atti;

« Udita la relazione dell'onorevole Indelli intorno alle operazioni del collegio di Levanto;

« Ritenuto che gli elettori iscritti del detto collegio sono in numero di 1766, e i votanti furono in numero di 1266; e giusta il calcolo delle diverse sezioni furono attribuiti 644 voti a Luigi Emanuele Farina, 566 ad Antonio Giulio Barrili, 24 al marchese Manfredo da Passano, 3 dispersi e 29 dichiarati nulli;

« Ritenuto che l'ufficio principale apportò qualche lieve spostamento nel computo dei voti, avendo attribuito al Farina voti 650, cioè 6 di più del calcolo delle sezioni, e 570 al Barrili, cioè 4 di più del calcolo delle sezioni stesse. Esso infatti dichiarò validi 5 voti che erano stati dichiarati nulli dalla sezione di Monterosso, dichiarò validi 3 dei 4 voti ritenuti nulli dalla sezione di Rio Maggiore, e dei 4 voti dubbi rimessi al suo giudizio dalla sezione di Moniglia ne dichiarò validi 2 e 2 nulli;

« Ritenuto che, tanto secondo il calcolo delle sezioni, quanto in base a quello dell'ufficio definitivo, l'onorevole Farina riunì più del terzo del numero degli elettori iscritti e più della metà di quello dei votanti e fu perciò validamente proclamato a primo scrutinio;

« Ritenuto che, tanto nei verbali delle diverse sezioni, quanto in quello di ricognizione dell'intero collegio non leggesi alcuna protesta, eccetto una che è allegata al verbale dell'ufficio definitivo di Monterosso, con cui si assume che nullamente fossero stati ammessi a votare due elettori col certificato di appello contro la cancellazione operata dei loro nomi dal decreto prefettizio, perchè trattavasi non di elettori che avessero avuto tale qualità nelle liste anteriori, ma di elettori nuovi che erano stati riportati in quelle del comune, e che quindi secondo la protesta non avevano il diritto acquisito; ma si notò pure per parte dell'ufficio che questi due elettori avevano votato senza protesta per l'ufficio provvisorio;

« Ritenuto che non si è mancato posteriormente per parte di parecchi elettori di far pervenire altre numerose proteste alla Camera;

« Vari attacchi si sono prodotti contro la elezione per motivi di pressione e corruzione, adducendosi da una protesta di elettori di Sestri Levante che il Vicario generale della diocesi di Brugnato

abbia imposto ai suoi dipendenti di votare pel Farina contro il Barrili, e che molti parroci e preti furono adoperati per intimidire le coscienze;

« Che il presidente della Commissione locale di Sestri Levante per le imposte dirette, il prete Luigi Gazzano fautore della candidatura Farina era voce avesse fatto servire il suo ufficio a fini elettorali, e che perciò riunì la Commissione due giorni dopo avvenuta la elezione: la qual cosa a parere dei protestanti aveva sottratto una ventina di voti al Barrili.

« Un altro elettore avvocato Domenico Busticca della sezione di Levanto afferma avere avuto la elezione del Farina nel collegio di Levanto il significato di una guerra a coltello (son sue parole) contro la massoneria. Che il parroco di Legnaro andò in giro alla vigilia delle elezioni turbando le coscienze, e che ciò fecero anche delle lettere e raccomandazioni del vescovo e vicario di Sarzana: che finalmente un bottegaio del comune di Carro offrì lire 25 all'elettore Lorenzo Scapusio del villaggio di Castello per dare il voto al Farina, e delle minacce furono fatte dal cavaliere Domenico Grillo presidente della Commissione locale delle tasse in Levanto contro gli esercenti che non avessero votato pel Farina. E a prova di tali fatti s'indicano parecchi testimoni.

« Una terza protesta di parecchi altri elettori della sezione di Rio Maggiore denuncia le stesse cose e porta alligate le dichiarazioni di 9 elettori con cui si attestano corruzioni in persona di altri elettori e qualche tentativo verso gli stessi dichiaranti.

« Finalmente con una quarta protesta anche di elettori di Rio Maggiore si dice che in quella sezione, per questione avuta col sindaco, l'ufficio definitivo determinò di far votare su di un pezzo di carta bianca, e che il tavolo era posto in un angolo della sala nascosto agli osservanti, in modo da potersi sostituire un pezzo di carta all'altro; e che perciò due terzi dei votanti ebbero l'agio di deporre nell'urna dei voti precedentemente scritti con segni convenzionali. Che un elettore fece istanza di unirsi le schede ai verbali, istanza che non fu accolta. E quindi furono lasciati votare alcuni elettori indicati nella protesta che erano conosciuti per inabili a poter scrivere.

« Ritenuto che per parte dell'onorevole Farina si sono presentate parecchie risposte e documenti per togliere efficacia alle suddette proteste, in particolar modo una sottoscrizione degli elettori di Rio Maggiore, delle smentite di quegli stessi elettori che erano stati accusati come corretti o che si diceva avessero detto di avere ricevuto denari, delle

note dei due presidenti succitati delle Commissioni delle imposte e tasse, cioè il Grillo e Gazzano, con le quali si smentiscono anche con documenti gli addebiti loro fatti nelle proteste, la dichiarazione di un elettore con cui dice non vera la sua firma apposta ad una delle proteste, e finalmente un certificato della capitaneria del porto di Genova che il capitano Giovanni Battista Cristiani, che è uno dei firmatari della protesta di Sestri Levante, era giunto in quel porto non prima del 15 novembre di ritorno da Berdiansck.

« Ha considerato in merito alle dette proteste che le accuse fatte alla elezione dell'onorevole Farina sono quasi la riproduzione di quelle sulle quali la Camera ordinò un'inchiesta parlamentare nell'ultima Legislatura e che vennero ampiamente svolte nella relazione della Commissione. E intanto l'onorevole Farina è stato sempre ripetutamente rieletto. La qual cosa fa prova che nel collegio di Levante esiste un partito che combatte ad oltranza l'elezione dell'onorevole Farina, ma questi a sua volta ha potuto dimostrare di possedere la maggioranza del suffragio degli elettori, manifestata costantemente nel risultato di ogni nuova elezione.

« Dal che deriva pure che assai inopportunamente si chiamerebbe la Camera a ripetere le stesse ricerche per riuscire ai medesimi risultati. Non leggendosi alcuna protesta nei verbali degli uffizi sulle operazioni elettorali, quelle posteriori fatte pervenire alla Giunta hanno evidentemente lo scopo di arrestare come pel passato la convalidazione dell'elezione.

« Ha considerato inoltre che le influenze e pressioni clericali alle quali si accenna, non rimangono che nude affermazioni, a meno che non si voglia proclamare un sindacato di opinioni che sarebbe contrario alle libertà del paese.

« Che i due presidenti della Commissione per la ricchezza mobile e delle tasse, Gazzano e Grillo, hanno dato nelle loro note, di risposta alla protesta, soddisfacenti e documentate giustificazioni della loro condotta nei rapporti delle proprie funzioni con la lotta elettorale.

« Che quanto poi alle accuse di corruzione e tentativi di esse, il tutto si riduce a delle asserzioni destituite di prova. D'altra parte le solenni smentite che sono state date da tutti coloro a cui le proteste accennano per testimoniare le corruzioni, distruggono sul proposito qualunque elemento di accusa da servir di appoggio ad un'inchiesta.

« Per questi motivi, la Giunta ad unanimità di voti delibera di proporsi alla Camera la convalidazione dell'elezione del collegio di Levante nella persona dell'onorevole Luigi Emanuele Farina. »

PRESIDENTE. La Giunta propone la convalidazione della elezione del collegio di Levante nella persona dell'onorevole Farina Emanuele.

MARCORA. Signori della Camera, io non conosco ancora di persona l'onorevole Farina, ma mi consterebbe che a di lui carico esiste ed è aperto un procedimento penale, relativo, non alle operazioni della elezione da cui è sortito, ma ad atti certamente deplorabili, riguardanti elezioni comunali. Io credo che lo stesso onorevole Farina potrebbe all'occorrenza prestarsi a dare alla Giunta ed alla Camera le spiegazioni che valgano a dare una perfetta cognizione dello stato delle cose.

Pertanto, nell'interesse della Camera, e credo anche della rispettabilità dello stesso onorevole signor Farina, io propongo che la convalidazione di questa elezione sia sospesa fino a che sia chiarita la questione di fatto a cui ho accennato. *(Si parla)*

PRESIDENTE. Abbiamo la bontà di prendere i loro posti e facciamo silenzio.

Non c'è nessuno dei componenti la Giunta per le elezioni ?

Voci. C'è l'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Io non sono stato il relatore della elezione del collegio di Levante; del resto, se si vogliono delle spiegazioni, io sono pronto a darle.

PRESIDENTE. L'onorevole deputato Marcora ha chiesto di sospendere qualunque deliberazione sulla elezione del collegio di Levante, in quanto che esiste a carico dell'eletto un procedimento penale.

L'onorevole Lazzaro, come membro della Giunta per le elezioni, ha facoltà di parlare.

LAZZARO. Quantunque io non sia stato il relatore della elezione del collegio di Levante, pure essendomi trovato nel seno della Giunta quando è stata discussa tale elezione, credo, una volta che sono stato interpellato, di dover dire alla Camera che la Giunta [si è occupata della questione mossa dall'onorevole Marcora, ma che, dopo averla attentamente esaminata, è venuta nel convincimento che essa non ha nulla a che fare col procedimento elettorale del collegio di Levante, e che ha creduto opportuno di proporre alla Camera la convalidazione della elezione stessa.

Altro io non posso fare che pregare la Camera di accettare le conclusioni che unanimemente ha preso la Giunta per le elezioni.

Voci. A maggioranza!

ERCOLE. Dirò alla Camera quello che a me risulta intorno all'incidente sollevato dall'onorevole Marcora.

La sezione d'accusa presso la Corte di appello di Genova, udito il Pubblico Ministero, da parecchi giorni, ha statuito che il reato per cui si

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

era proceduto contro l'onorevole Farina era compreso nell'ultima amnistia, e conseguentemente ha emesso la relativa declaratoria di ammissione a norma dell'articolo 830 del Codice di procedura penale.

Ognuno sa che l'amnistia, a differenza della grazia e dell'indulto, è misura d'ordine pubblico, che estingue di pieno diritto l'azione penale; e cadente essa più sui fatti che sulle persone, non potrebbe nemmeno rifiutarsi.

In altri termini, l'amnistia è l'oblio assoluto del passato, perchè suppone che non vi fu colpevolezza nè causa di condanna; e secondo le massime delle nostre Corti di cassazione, dal 1850 fino al giorno d'oggi, chi per effetto di un'amnistia non potè proseguire il giudizio penale, dove avrebbe potuto dimostrare la propria innocenza, ha diritto che la imputazione a quel reato relativa sia cancellata dai pubblici registri.

Io ho voluto dare queste spiegazioni; del resto la Camera è sovrana, e può giudicare come meglio crede.

PRESIDENTE. L'onorevole Farina Emanuele ha la parola.

FARINA EMANUELE. Credo mio debito di dichiarare che questo preteso processo che si è voluto iniziarmi nelle elezioni comunali, non avrebbe dato alcun risultato a mio carico; inquantochè posso assicurare che le deposizioni degli onesti testimoni escludono assolutamente in me ogni colpevolezza, e dissero che per parte mia, come presidente dell'ufficio elettorale della prima sezione di Genova, si fosse adempito ad ogni dovere; e risulta pure che io non era presente, allorchè miei nemici politici hanno creduto combinare a mio carico quel giuoco.

La Camera, sono persuaso, vorrà adottare le conclusioni unanimi della Commissione... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

FARINA EMANUELE... la quale ha potuto verificare che trattasi di una persecuzione fattami da una parte del mio collegio, che, non avendo potuto mai vincere, non vuole lasciare in pace nè me, nè l'onesta maggioranza dei miei elettori.

L'amnistia, applicata dalla Corte d'appello di Genova, opera di pien diritto, e bene diceva l'onorevole Ercole, non si può nemmeno recusare.

Ho voluto dare questi schiarimenti di fatto perchè la Camera possa giudicare con cognizione di causa. Desidererei che anche a mie spese si potesse stampare tutto il processo, poichè ognuno potrebbe persuadersi della *moralità* delle persone che l'hanno organizzato, come lo stesso sia stato nullamente istruito, che io operai regolarmente, che non

posso rispondere di tutte le sviste che in mia assenza possono avere commesso i membri di detto ufficio elettorale, i quali vennero anche minacciati, e venne loro imposto di interrompere le operazioni elettorali, e di consegnare le schede.

Da tutto ciò risulta che nella pratica di Genova nulla operai che possa ledere l'onore mio, nè il decoro del Parlamento cui ho l'onore di appartenere.

GHINOSI. Prego l'onorevole presidente a volermi dare uno schiarimento.

Ho udito due volte affermare, contrariamente a quello che sembrami aver inteso direttamente dalla bocca dell'onorevole presidente, che le conclusioni della Giunta furono prese all'unanimità.

PRESIDENTE. Sicuramente.

GHINOSI. Credeva che fossero state prese a maggioranza di voti.

PRESIDENTE. La Giunta ad unanimità di voti deliberò la convalidazione dell'elezione del collegio di Levanto nella persona dell'onorevole Emanuele Farina.

GHINOSI. Ad unanimità o a maggioranza?

PRESIDENTE. Ho detto che furono prese ad unanimità.

Dopo gli schiarimenti avvenuti, chiedo all'onorevole Marcora se intenda di tuttora fare una proposta formale.

MARCORA. Dichiaro che la questione da me sollevata non ha alcun riferimento colle condizioni di fatto che hanno potuto servire di base alla deliberazione della Giunta che io altamente rispetto.

Le operazioni elettorali del collegio di Levanto, nell'ultima lotta, saranno seguite nel modo più regolare, lo ammetto; ma io guardai a ben altro, a qualche cosa che è al disopra d'ogni accidente che ci abbia qui condotti, e d'ogni riguardo personale.

E debbo deplorare che un'amnistia possa essere invocata a togliere di mezzo una questione di moralità, e quindi tale da coprire tutta la Camera. (*Mormorio al centro*) Io esprimo, o signori, la mia opinione; quanto al modo, alla forma più o meno piacevole, siatene certi, la imparerò da voi e presto, e permettetemi frattanto di terminare.

Dal momento però che l'amnistia, della quale si tenne parola dall'onorevole Ercole, da parte almeno della generalità anche dei miei amici, è ritenuto che possa soddisfare alle esigenze del caso concreto, non insisto nella proposta.

PRESIDENTE. Non essendovi alcuna proposta contraria alle conclusioni della Commissione, di cui testè ho data lettura, le metto ai voti.

(Le conclusioni della Giunta sono approvate.)

Voci a destra. La controprova.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

Voci a sinistra. La votazione è chiusa. È proclamato!

PRESIDENTE. La controprova si domanda prima che il presidente abbia proclamato il risultato del voto. (*Si parla*)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1877 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio di prima previsione pel 1877 del Ministero dei lavori pubblici.

Avverto il signor ministro che l'onorevole Merizzi ha trasmesso al banco della Presidenza una domanda d'interrogazione che si riferisce a questo bilancio. Ne do lettura.

(*Le conversazioni continuano.*)

Prego gli onorevoli deputati di fare silenzio.

« Il sottoscritto domanda di poter dirigere al signor ministro dei lavori pubblici una interrogazione se sia nelle intenzioni del Governo di riprodurre un progetto di legge diretto ad allacciare colle reti ferroviarie del regno le provincie che tuttora di ferrovie difettano. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha la parola.

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Prego l'onorevole Merizzi, senza farne oggetto di speciale interrogazione, di volerne parlare o nella discussione generale, o nel capitolo relativo alle ferrovie.

MERIZZI. Io aveva il dubbio che non essendo un argomento che fosse racchiuso nel bilancio non fosse libero il prendere la parola nella discussione del medesimo; ma dacchè l'onorevole signor ministro crede io ne abbia la facoltà, prego l'onorevole presidente di concedermi la parola quando venga in discussione il capitolo riguardante le ferrovie.

PRESIDENTE. Resta inteso che ella avrà la parola in occasione della discussione del capitolo relativo alle ferrovie.

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Botta.

BOTTA. Non avrei voluto avere il rimorso di ritardare di un sol minuto, per conto mio, la discussione, se un interesse superiore al mio desiderio non me lo avesse imposto.

Intendo parlare della grave questione delle ferrovie italiane concesse all'industria privata, e segnatamente della questione del materiale mobile sulle linee delle quali è concessionaria la società *delle meridionali*.

È da un pezzo, o signori, che il commercio re-

clama, ed altamente reclama che si provveda a questa importante questione del materiale mobile; è da un pezzo che il commercio si duole che il movimento non abbia la rapidità necessaria; è un pezzo che il commercio reclama perchè provvedimenti sufficientemente efficaci e radicali non siano stati dati perchè questi lamentati inconvenienti siano rimossi.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici certo non ignora i reclami della estesa classe dei commercianti che hanno i loro sbocchi principali sulle linee meridionali. Ed io sono in grado di affermare ancora una volta, che fin qui non fu provveduto con mezzi efficaci, diretti a mettere in armonia gli interessi della società con quelli dello Stato e del commercio.

Mi risulta che l'interesse della società delle Meridionali è in conflitto con quello dello Stato, è in conflitto con quello degli stessi commercianti. Mi si afferma anzi che la compagnia delle Meridionali ha un interesse, anzichè ad accrescere il suo materiale mobile, a ridurlo. E diffatti ciò è evidente.

Se è vero che lo Stato prende per conto suo l'eccedenza delle 15,000 lire dei prodotti chilometrici; se è vero che alla società va corrisposta una garanzia chilometrica, la quale decresce a misura degli aumenti dei prodotti chilometrici, dei quali aumenti è fattore principale, e base produttiva il materiale mobile, deve essere vero che la società ha un interesse a non accrescerlo, perchè non sia diminuita la garanzia chilometrica.

Infatti, assicurata alla società la garanzia chilometrica; infatti date alla società le 15,000 lire, prendendo lo Stato tutta l'eccedenza delle 15,000 lire; non vedrei perchè la società dovesse andar contro a se stessa aumentando il materiale mobile, e affrontando in conseguenza delle serie spese tanto di costruzione di materiale, quanto di manutenzione e per darne profitto allo Stato, il quale nel mettere ad introito le eccedenze ora accennate, non fa alcuna deduzione di spese a favore della società.

In questa mia asserzione sono fortunato di essere aiutato da un libro statistico compilato a cura dello stesso Ministero dei lavori pubblici.

In codesto libro di statistica trovo a pagina 362 un prospetto riguardante la dotazione del materiale mobile sulle linee meridionali, e dal 1872 a tutto il 1875 non c'è che una decrescenza continua, salvo per i due anni 1873 e 1874, in quanto alla lunghezza chilometrica e locomotiva, del resto la diminuzione è continua.

Accennerò brevemente a talune di queste date:

Per l'anno 1872 lunghezza chilometrica 1327;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

Locomotive per ogni chilometro 0,154, vetture 0,511, carri 1,882;

Per gli anni 1873 e 1874, lunghezza chilometrica 1394; locomotiva 0,148; vetture 0,473; carri 2,140;

Per il 1875, lunghezza chilometri 1454; vetture 0,438; locomotiva 0,142; carri 2,047.

Da codesta dimostrazione statistica sorge la riduzione, alla quale ho avuto l'onore d'accennare, e ciò a danno del bilancio dello Stato, e del movimento commerciale.

Siccome questo stato di cose è grandemente pregiudizievole, e per lo Stato e per il commercio, io prego l'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, a dichiararmi se egli si sia preoccupato di questa grave questione, e, ove se ne sia preoccupato, quando intenderebbe provvedervi, e con quali mezzi.

Frattanto che io aspetto categorica risposta, mi permetto di ricordare, che sino a quando non interverranno provvedimenti tali, da porre la società in condizioni più favorevoli per rendere possibile l'aumento del materiale mobile, non sarà di più se ricordo al signor ministro dei lavori pubblici, che difficilmente si possa riparare a questo comento difetto, aspettando che si compia la lunga gestazione di contratti nuovi ed eventuali.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Bertani.

BERTANI AGOSTINO. Per non far perdere un tempo prezioso, e per non intervenire spesse volte nella discussione dei singoli capitoli e ritardare l'approvazione del bilancio dei lavori pubblici, mi permetto di riassumere in poche parole nella discussione generale alcuni appunti che pongo sott'occhio all'onorevole ministro, e che egli vorrà, io spero, accogliere benevolmente e, come è solito, saprà a suo tempo provvedervi.

In primo luogo richiamo la sua attenzione sulle irregolarità quasi continue degli arrivi dei treni, anche diretti, e sugli inconvenienti ferroviari che da qualche tempo in qua avvengono con una successione veramente scoraggiante. In secondo luogo vorrei pregarlo affinché nella riforma degli orari curi il modo onde non riescano come gli attuali, una propria negazione delle corrispondenze. Questo grave disordine danneggia i viaggiatori e devia la loro concorrenza da parecchie linee ferroviarie, rese così di minore importanza nel prodotto chilometrico, quantunque immitenti in prossime linee principali. Parlo particolarmente di alcune linee dell'Alta Italia, che sopra le altre conosco.

Per terza cosa vorrei raccomandare all'onorevole ministro di provvedere perchè la corsa diretta fra Genova e Milano sia fatta per la via più breve,

e non per la più lunga, facendo pagare inutilmente 15 chilometri ai viaggiatori per quelle destinazioni e prolungando il tempo necessario per raggiungerle. Infatti la linea Genova, Alessandria - Vigevano - Milano, che è quella attualmente percorsa dai treni diretti, è più lunga di 15 chilometri della direttissima da Genova per Novi - Tortona - Voghera - Pavia - Milano per la quale non passano che treni omnibus e con notevole perdita di tempo.

È da più anni che si lamenta questo disordine; si sono fatti parecchi reclami, ma, non so se per interessi particolari della Società dell'Alta Italia o per altre considerazioni, questo grave inconveniente, che riguarda due importanti capilinee ferroviarie, non sia ancora stato riparato.

Quarta cosa è la indeclinabile necessità di riforma dell'orario per combinare le coincidenze di una piccola linea estrema, che mette alle prealpi, colle principali provenienze e partenze, voglio dire la linea Novara-Gozzano.

La società alla quale apparteneva questa linea è fallita, e la ferrovia è esercita dall'Alta Italia per conto dello Stato. Questa linea, che ha già la disgrazia di essere in cattive condizioni, pel suo materiale fisso e che è percorsa con una celerità da veturino, manca delle profittevoli coincidenze colle linee principali e, per esempio, le provenienze di Genova, Alessandria e della Lomellina, non possono raggiungere, anche partendo col treno diretto matutino da Genova, l'unico treno diurno che parte da Novara per Gozzano, partito poco prima, obbligando così i viaggiatori ad aspettare sei ore fermi a Novara. Ora io credo fermamente che, facendo un nuovo orario con un po' di buona volontà si potrebbero disporre e aumentare le corse in modo da soddisfare alle provenienze da Milano, Torino e Genova e per le partenze dirette a quelle linee, con sufficiente profitto dell'esercizio.

Ho finiti i lamenti ed i reclami, ed ora debbo ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di avere iniziato la riforma dei timbri postali pei quali ho reclamato altre volte. Finora non si è fatta che la riforma del timbro postale di Roma, ma spero che l'onorevole ministro vorrà far sì che fra breve potremo leggere in lucide impronte la data su tutte le lettere, mentre la maggior parte delle date è finora illeggibile, e perciò rimane delusa la garanzia per l'esattezza del servizio postale.

In ultimo mi faccio un dovere di annunziare all'onorevole ministro che nel prossimo gennaio mi rivolgerò a lui per sapere come camminino le faccende riguardanti la ferrovia del Gottardo. E intanto lo prego di volere presentare i rapporti che hanno fatto i nostri ingegneri intorno quella linea, po-

sciachè noi dobbiamo pur sapere qualche cosa di quell'ardua impresa nella quale siamo impegnati per 45 milioni.

LA PORTA, relatore. Prendo la parola, non per rispondere all'onorevole Bertani o all'onorevole Botta, ma solo per una questione di fatto.

Mi preme di avvertire l'onorevole Bertani e la Camera che nella relazione che ebbi l'onore di presentare si trova il processo verbale dei commissari, i quali esaminarono le condizioni della ferrovia del San Gottardo, e ciò per mettere la Camera in grado di sapere come si conduca il Ministero in questa questione internazionale.

DI SAN DONATO. Ora che l'onorevole ministro dovrà rispondere all'onorevole Bertani e all'onorevole Botta, io per conto mio mi permetterei di domandargli notizie sulle condizioni della viabilità da Roma a Napoli.

Non è la prima volta che in questa Camera si è lamentato il modo con cui procede questo servizio. Ricordo di più che l'onorevole Brescia-Morra, nostro collega, presentava alla Camera un ordine de giorno, accettato dall'onorevole ministro Spaventa, antecessore dell'onorevole Zanardelli, riguardante la ferrovia Napoli-Gaeta-Roma, per la quale si era formato un consorzio di provincie e di comuni per sussidi d'ingenti somme, e con la quale la via da Roma a Napoli sarebbe accorciata di molto con lo sviluppo delle popolazioni derelitte del circondario di Gaeta e della interessante parte della provincia romana da Terracina in sopra. L'onorevole ministro Spaventa promise tener conto di tale proposta, appoggiata particolarmente da molti municipi.

Io non entro in maggiori dettagli da che pare che l'onorevole ministro al presente voglia studiare tale progetto ferroviario. Solamente desidererei da lui che dicesse una qualche parola rassicurante, poichè mentre noi salutiamo con piacere il riavvicinamento di tutte le città d'Italia a Roma, ci molesta poi il vedersene noi allontanati ogni giorno di più! Ci molesta anche dal lato degli interessi di Napoli, delle provincie meridionali, e credo che riguardi anche bastantemente l'interesse di Roma una tale via.

Prego perciò l'onorevole ministro a volere interessarsi di questa mozione che merita grandemente la considerazione di un Governo giusto.

BERTANI AGOSTINO. Ho veduto il verbale esposto nella relazione del bilancio, ma io mantengo la mia preghiera all'onorevole ministro, inquanto chè vi sono degli altri rapporti anteriori assai importanti a noi non noti. E fra questi deve esservene uno nel quale, ad elogio dei nostri ingegneri, era già stata notata l'insufficienza delle somme preventivate dalla

società del Gottardo per la costruzione di quella ferrovia. Quando avremo sott'occhio tutti quei rapporti potremo farei un criterio delle difficoltà dell'impresa a cui ci siamo sobbarcati, del come sia stata condotta fin qui, e di quanto zelo abbiano messo i nostri ingegneri per evitare gl'inconvenienti che deploriamo in questo momento.

BUONOMO. Io debbo aggiungere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una sola osservazione in continuazione di quanto ha già detto l'onorevole Di San Donato.

La questione della strada a cui alludeva l'onorevole Di San Donato, Napoli-Gaeta-Roma, contiene un punto molto radicale al quale credo che l'onorevole ministro vorrà compiacersi di rivolgere la sua attenzione per darci, quando lo creda opportuno, qualche risposta che possa illuminarci sullo stato delle cose. Voglio dire che per questa linea c'è stato un progetto d'iniziativa tutto particolare di un cittadino, e questo progetto, per quanto a me è noto, si è presentato al Ministero con la garanzia di capitali particolari, a spese dei quali doveva questa strada essere costruita, senza chiedere al Governo sussidio veruno per la costruzione e per l'esercizio.

So che si è osservato allora, in ordine alle finanze dello Stato, che questa strada sarebbe stata di pregiudizio a quella che già esiste a carico dello Stato, vale a dire alla linea esistente Napoli-Roma. Ed allora nasce questa questione: se lo Stato possa e debba interrompere l'iniziativa particolare allora quando un interesse suo possa indirettamente essere pregiudicato. In una parola domando se questa strada Napoli-Gaeta-Roma, per la costruzione della quale vi sono società private che coi loro studi fatti e già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e colle loro spese vogliono mandare innanzi quest'opera, del cui interesse io ora non parlo, domando se essa possa trovare ostacoli nell'ottenere l'autorizzazione del Governo solo nel sospetto che possa essere una strada parallela a quella esistente, una strada che possa offendere indirettamente l'interesse dello Stato.

Tutta questa questione io prego l'onorevole ministro di volere prendere in considerazione, senza obbligarlo oggi a dare risposte categoriche, io mi affido alla sua giustizia, ai suoi illuminati e patriottici studi.

MERIZZI. Nella scorsa Sessione il Governo aveva presentato un progetto di legge diretto a facilitare la costruzione di ferrovie nelle provincie che tuttora ne difettano.

La brevità del tempo non permise che il progetto fosse discusso. D'altronde il Governo pare

abbia dichiarato che riteneva necessari provvedimenti più radicali perchè potesse essere raggiunto lo scopo, per il quale la precedente amministrazione aveva presentato il progetto.

Giacchè la relazione del bilancio dei lavori pubblici non fa menzione della ripresentazione di simile proposta di legge, io mi permetto di dirigere l'interrogazione all'onorevole ministro, onde sapere se sia nell'intenzione del Governo che il progetto in questione venga riproposto.

Io credo di non avere bisogno di giustificare l'interrogazione, che mi permetto di dirigere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per lo passato i rappresentanti delle provincie, che non avevano ferrovie, credettero giusto ed equo di non fare domande di sorta. Troppa era la sproporzione tra la quantità di ferrovie che esistevano nell'alta Italia, e quelle, delle quali era dotato il Mezzogiorno: giustizia voleva che l'equilibrio fosse possibilmente ristabilito; e questo equilibrio non è oggi raggiunto, ma è un poco meno remoto.

Egli è perciò che anche noi rappresentanti di provincie, le quali non hanno nè punto nè poco ferrovie, crediamo essere oggi dovere nostro dirigere al Governo formale domanda perchè anche ai nostri rappresentati sia resa giustizia.

Noi siamo, per così dire, segregati dalla vita civile, dal consorzio di tutte le altre provincie. Accennerò, per esempio, che dall'estremo limite del collegio cui appartengo occorre maggior tempo a percorrere la provincia di quanto abbisogni a traversare tutto intero il resto della penisola. Grave è il danno che risentono le nostre produzioni, eccessivamente rincarite per la mancanza di ferrovie dalle spese dei lunghi trasporti necessari a tradurle sul luogo dello smercio. Le nostre industrie, appena nascenti, aventi a disposizione copia di forza naturale idraulica, non possono svilupparsi perchè troppo sono le spese per l'arrivo a noi delle materie prime ai nostri avventori di ciò che verrebbe prodotto.

Mi permetto di sottoporre un'altra considerazione che riflette un interesse generale in relazione alla posizione geografica e strategica della Valtellina.

La nostra valle fu pur troppo nei secoli decorsi una tappa nel cammino che le coorti alemanne percorrevano discendendo nel ducato di Milano. Anche in tempi recenti; e segnatamente nella guerra del 1866, la Valtellina rimase in parte occupata dal nemico e non fu possibile di impedirlo, in quanto che troppa è la distanza che doveva essere percorsa perchè le truppe avessero il tempo di arrivare al valico che l'avversario varcava.

Ora qualunque benchè lontana contingenza di guerra non può non tenere in allarme popolazioni le quali, con tutto quel buon volere del quale diedero prova in ogni nostra guerra d'indipendenza, si troverebbero, per difetto di sollecite comunicazioni ferroviarie, nella impossibilità di difendere se stesse e le provincie finitime alle quali gli avversari perverrebbero se la difesa non possa essere apposta al valico delle Alpi.

Per queste osservazioni io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà dire una parola la quale possa infondere nell'animo delle popolazioni che ancora non hanno il beneficio delle ferrovie, la persuasione che l'ora della giustizia abbia anche per esse suonato.

DI BLASIO. Giacchè, senza volerlo, siamo entrati a vele gonfie nel *mare magnum*, siamo scesi nel campo delle questioni ferroviarie, mi permetto anche io di intrattenere brevemente la Camera sopra una questione ferroviaria di non lieve importanza.

Veramente mi fa pena e l'animo mio è indegnato di dovere da undici anni sempre richiamare l'attenzione del Governo sulla esecuzione di due leggi.

Nel 1865 fu decretata la costruzione di una ferrovia da Termoli per Campobasso a Napoli; scorse il periodo di cinque anni, in cui doveva costruirsi, ed essa non venne costruita.

Fu allora, nel 1870, che il Parlamento fece una seconda legge con la quale confermò la prima, concedendo alla società delle Meridionali nuovi termini, i quali non oltrepassassero quelli già concordati con la legge anteriore; fermi restano tutti i patti intorno alle multe, nelle quali la società era incorsa od era per incorrere.

È scorso pure questo secondo termine, la ferrovia Termini-Campobasso-Napoli è tuttora allo stato di desiderio, con quanto rispetto delle leggi e con quanto decoro delle nostre istituzioni io non lo so.

Io veggo che da tutte le parti si domandano costruzioni ferroviarie; credo pertanto che ormai il Governo si è dovuto formare un criterio generale e che egli possa e debba venire finalmente alla conclusione che qualunque cosa accada, o che la società delle Meridionali resti in piedi, o che il Governo subentri alla medesima, esso deve dare la precedenza alla costruzione di quelle ferrovie che già sono state votate per leggi, altrimenti tutto è confusione, tutto è disordine ed ingiustizia; noi non troveremo più la via dritta, e così si scalgano, come dissi altra volta, le basi di un Governo onesto e civile.

Io quindi torno a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Che cosa intende egli di fare. Intende egli venire una buona volta ad una

conclusione su questa questione? Io mi attendo da lui una risposta esplicita e chiara.

Conosco la sua abilità, che ho potuto ammirare anche ultimamente nel giugno decorso; però ora attendo, come ho detto, una risposta più chiara e decisiva, dopo di che vedrò se sarà il caso che io debba prendere un'altra volta la parola, o riservarmi di trattare nuovamente la questione a tempo più opportuno.

PRESIDENTE. L'onorevole Angeloni ha facoltà di parlare.

ANGELONI. Io sarò brevissimo: non ho a fare che due interrogazioni e raccomandazioni all'onorevole ministro per i lavori pubblici: la prima relativamente alla ferrovia che deve congiungere Roma agli Abruzzi; la seconda relativamente agli studi tecnici di una linea che riunisca Napoli alle regioni centrali, per Caianello-Isernia a Solmona.

Intorno al primo argomento io ricorderò primieramente alla Camera come per ben due volte è stato presentato un progetto di legge tendente a riunire la capitale del regno alle nostre regioni orientali, a cui attualmente non è ravvicinata neppure dal più meschino sistema carreggiabile, progetti che poi non furono discussi solo per ragioni, dirò così, parlamentari.

L'importanza di questa linea è indiscutibile.

Dal momento che alla capitale pur convergono ferrovie dalla parte del nord, di ponente, e del mezzogiorno, ed al contrario resta separata dalla parte orientale, mi sembra evidentissimo che questo congiungimento abbia ad effettuarsi al più presto possibile.

Tale importanza è tanto evidente, che dalla costruzione di questa linea non solo ne hanno preso e prendono tuttavia il più grande interesse le rappresentanze dei paesi, per i quali essa correrebbe, come il Consiglio comunale e provinciale di Roma ed altre centinaia di comuni delle provincie vicine, mediante replicate petizioni presentate alla Camera ed al Governo fin dal 1871; ma anche città e rappresentanze di contrade lontane, come quelle municipali di Foggia, Ascoli Piceno, Macerata, ecc. e le Camere di commercio di Capitanata, del Barese e di Napoli. E non sono scorsi che pochi giorni che abbiamo veduto il Consiglio provinciale di Roma ripetere con maggior fervore gli stessi voti al Governo.

Io credo quindi che non occorre dilungarmi a dimostrare con maggiori argomenti l'importanza nazionale di questa ferrovia, particolarmente sotto l'aspetto commerciale ed economico; perlocchè basta il considerare che riunirebbe le fertili regioni

del Fucino e delle vallate di Solmona, dell'Aterno e del Pescara, mettendo in comunicazione quelle importanti posizioni degli Appennini abruzzesi con la capitale del regno.

Spero pertanto che l'onorevole ministro darà una risposta consentanea ai voti ed ai desiderii di quelle popolazioni ed all'interesse che ha tutta Italia di unire regioni importanti, come quelle degli Abruzzi e dell'Adriatico, alla capitale del regno, a questa alma città dove siamo venuti, senza che da più anni ancor nulla avessimo fatto, tranne il proposto lavoro dell'inalveamento del Tevere, iniziato dall'illustre nostro collega generale Garibaldi, e spinto dalla intelligente cooperazione dell'attuale Ministero.

Intorno alla seconda interrogazione sarò anche più breve, come richiede l'urgenza reclamata dalla votazione dei bilanci, ricordando anzitutto all'onorevole ministro, come nelle varie volte che ho conferito con lui, egli si è mostrato convinto dell'importanza di una linea quale sarebbe quella di Caianello per Isernia, Castel di Sangro a Solmona, che metterebbe in relazione le due reti Meridionale e Romane, per la via che, oltre essere più diretta e breve tra Napoli e le provincie centrali e settentrionali, sarebbe anche grandemente feconda di risultati economici, e di maggior prosperità al commercio.

Conosce eziandio l'onorevole ministro che, d'accordo con me e con l'onorevole collega Romano, si era stabilito un Comitato ed un Consorzio promotore per gli studi di questa linea, unitamente alla ferrovia Appulo-Sannitica, e che a questo Consorzio intervennero, oltre ai comuni d'Isernia, Solmona, Castel di Sangro e moltissimi altri, anche le amministrazioni provinciali di Molise e di Aquila. Per queste ragioni mi sembra chiaro che una linea di così grande interesse merita tutta l'attenzione del Governo ed ogni suo possibile aiuto. Per lo che io invoco e domando questi studi, anche per giustizia distributiva; giacchè una volta che li ha ordinati per l'Appulo-Sannitica, non credo che dovesse rifiutare la stessa cooperazione pel resto degli studi da Isernia per Castel di Sangro a Solmona.

Ed ora, prima di riassumermi, sento il dovere di rammentare che intorno alla linea di Roma per Tivoli-Avezzano-Solmona, od altro tracciamento che sia così vantaggioso come quello per riunire Roma all'Adriatico, perchè io non faccio questioni municipali e di andamento, di rammentare, diceva, che nell'anno scorso venne fatta alla Camera, per mezzo dell'onorevole collega Pericoli, ed in nome mio e di altri deputati, un'interrogazione intorno a questo stesso proposito; e che simile interrogazione è stata pure presentata, or sono due giorni,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

dall'onorevole collega Marselli, il quale fu poi per circostanze domestiche impedito di svolgerla.

A me ed alla Camera certamente sarebbe piaciuto che l'autorità di una parola così dotta e viva, come quella dell'onorevole Marselli, fosse venuta ad illuminare l'argomento sotto l'aspetto militare, come appunto egli si proponeva di fare; così altri gravissimi argomenti si sarebbero aggiunti alle brevi osservazioni che io ho esposto.

Attendo adunque dalla gentilezza del signor ministro una risposta, sperando che sia così favorevole che senza bisogno di replicare, debba soltanto ringraziarlo. Con questo voto, ho finito ed attendo.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano Giandomenico ha facoltà di parlare.

ROMANO GD. Da sette anni a questa parte io ho propugnata sempre la costruzione della strada Apulo-Sannitica...

MASCILLI. (*Vivamente*) Domando la parola per una dichiarazione. (*Ilarità*)

ROMANO GD.... la linea che, partendo da Rocca-secca o Caianello e propriamente dalle relative stazioni sulle ferrovie romane e seguendo la valle di Sambiasi passi per Venafro, Isernia, Boiano, Campobasso e prendendo la valle del Tappino, quindi quelle del Fortore e della Catola, rasenti i comuni di Campodipietra, Macchia, Carlantino, Celenza, Sammarco e Volturara, ove, mediante un piccolo traforo, uscirebbe tra Motta e Volturino nel piano di Puglia, quindi raggiungerebbe Lucera e Foggia, dove, riprendendo la ferrovia, seguirebbe sempre in linea retta fino a Brindisi ed a Taranto.

Questa strada che sulle prime, allorchè la proposi, suscitava l'impazienza della Camera, finì per essere aggradita, fino al punto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici convenne della sua importanza ed ordinò per la stessa che si facessero degli studi. So che ne è stato incaricato un valentissimo ingegnere del genio civile, il signor Fabbris; ora, io desidererei sapere dall'onorevole ministro, al quale perciò faccio una formale interrogazione, se ha, oppur no, ricevuto il rapporto intorno a questi studi.

In caso affermativo, desidererei altresì che fosse comunicato alla Camera, o reso altrimenti ostensibile, onde io ed altri a cui preme la cosa, potessimo prenderne cognizione per rivolgere alla Camera ed all'onorevole ministro quelle preghiere che stimassimo utili a sostegno di tale assunto.

PRESIDENTE. L'onorevole Carbonelli ha la parola.

CARBONELLI. Ho chiesto di parlare per dirigere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici in riguardo all'esecuzione della legge per le

ferrovie calabro-sicule, la quale fu votata dalla Camera fin dal 1863.

Sono già scorsi tredici anni e credo che non sia grande indiscretezza domandare la intiera esecuzione di tutto ciò che prescrive quella legge.

Nell'articolo 22 si legge che il Governo del Re deve concedere il tronco Taranto-Brindisi come compimento della calabro-sicula.

La Camera conosce da più tempo tutte le avventure e gli avvenimenti che si verificarono nel corso della costruzione di questa disgraziata linea e come il Governo fu obbligato di assumerne esso la costruzione.

Sono passati, come ho avuto l'onore di ricordare alla Camera, tredici anni: la calabro-sicula da Reggio fino a Taranto da più tempo è in esercizio, ed intanto per il tronco più importante, quello che deve dare lo sviluppo commerciale ed economico a quella strada, non solo non si è ancora concesso o posto mano alla costruzione, ma neppure se ne sono ordinati gli studi.

Ora io domando all'onorevole ministro devono o no avere esecuzione le leggi che furono votate dal Parlamento? Si deve o no compire quella via ferrata che tanti milioni è costata allo Stato?

Di più l'onorevole ministro conosce molto meglio di me che, fra breve, si aprirà al pubblico esercizio un'altra lunghissima linea, parlo della ferrovia Napoli-Salerno-Eboli-Potenza-Taranto. Ora domando al ministro, quando si giunge a Taranto, qual utile pratico può avere una così lunga percorrenza, se le merci ed i passeggeri devono ritornare indietro e per la linea Taranto-Bari raggiungere il porto di Brindisi, e ciò perchè non ancora si è costruito il tronco in discorso.

Non credo che occorran lunghi ragionamenti e molte parole per dimostrare la necessità della costruzione di questo tronco, pel quale non occorre nessun progetto di legge, perchè il Parlamento l'ha votata fino dal 1863, ed il ministro, in forza dell'articolo 22, non deve che fare eseguire gli studi e stanziare i fondi nel bilancio per fare costruire quel tronco.

MASCILLI. Io ho domandato la parola per fare una dichiarazione, ed è la seguente.

Consta alla maggior parte dei nostri colleghi che si era preso l'accordo, circa la discussione di questo bilancio, di non parlare d'altro se non che delle cifre del bilancio stesso, affinchè avesse potuto procedersi con molta celerità. Con sorpresa veggo che si è entrati nella discussione, o, per dir meglio, ognuno si è gettato su questa cappa di Cristo per afferrarne un brano, qual è quella della questione delle ferrovie...

DI SAN DONATO. Ma che! Fa il moderatore lei? (Ilarità)

MASCILLI. Io non sono iscritto, precisamente per essere fedele all'accordo preso. L'onorevole Romano ha voluto prendere la parola per sostenere la via di Caracalla, che egli dice di propugnare da sette anni. Io pregherei l'onorevole ministro di non entrare in nessuna maniera in siffatte questioni, poichè se ci si vuol entrare, si deve permettere poi un'ampia discussione: che se si parla da un solo in un senso, e gli altri deputati, che hanno interesse a sostenere una linea diversa, non debbono avere la parola, io credo che questo non sia giusto e conveniente.

Perciò io dichiaro che, se si vuol passare oltre nella discussione del bilancio, e non entrare in queste discussioni di ferrovie, padroni, padronissimi, io sono pronto di stare all'accordo preso; ma se poi si vuole entrare minimamente in questo genere di discussioni, io non intendo punto che siano pregiudicati i diritti che hanno i circondari di Campobasso e di Lavino per la linea Termoli-Campobasso-Benevento.

PARPAGLIA. Io non intendo di fare alcun fervorino; faccio un semplice ricordo al ministro: gli rammento cioè la promessa da lui fatta e dal presidente del Consiglio in Parlamento, e credo che sarà per dare anche uno scioglimento soddisfacente alle ferrovie della Sardegna.

CANNELLA. Giacchè tutti parlano di ferrovie (Ilarità), sono anch'io costretto a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la continuazione della strada Aquila-Rieti-Terni, strada eminentemente strategica, già votata da oltre dodici anni.

Questa è la domanda che io volevo fare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per i lavori pubblici.

ROMANO GD. Io ho domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ma che fatto personale, onorevole Romano?

ROMANO GD. Unicamente per rispondere ai consigli che mi venivano dall'onorevole Mascilli.

PRESIDENTE. L'onorevole Mascilli ha parlato per sè. (Si ride)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Risponderò complessivamente alle varie osservazioni, che mi vennero fatte dai singoli deputati sopra parecchi punti della mia amministrazione.

L'onorevole Botta cominciò con un lamento che si riferisce al materiale mobile delle ferrovie meridionali. Egli ha osservato, che il commercio di quelle provincie leva altissime strida, perchè il materiale mobile è insufficiente ai bisogni del commercio in

molte stazioni. Egli ha pure soggiunto, che da qualche anno la quantità di questo materiale va decrescendo, e lo ha dimostrato colla relazione statistica da me presentata alla Camera e redatta dalla direzione generale delle strade ferrate.

L'onorevole Botta dice il vero, tanto allorchè afferma che il commercio muove altissime strida, soprattutto da tre mesi a questa parte, circa l'insufficienza del materiale mobile che trovasi nelle singole stazioni principalmente della costa adriatica, quanto allorchè aggiunge che la quantità di questo materiale mobile delle ferrovie meridionali andò da qualche anno decrescendo.

A questo riguardo io gli dirò, che fui tutt'altro che indifferente a cotesti lamenti del commercio; sebbene la società delle ferrovie meridionali adducesse a propria scusa quell'argomento che l'onorevole Botta ha ricordato, che essa cioè non poteva equamente essere obbligata ad accrescere le spese dal momento che, per essere arrivata alle 15,000 lire di prodotto lordo, tutte queste spese erano a pura sua perdita, io a questo argomento, non mi sono punto acquetato. Siffatta argomentazione ha certo moltissima forza per indurre, dal punto di vista dell'equità, a temperamenti e modificazioni alle convenzioni esistenti, ma finchè esse esistono non è tale che mi vi potessi arrendere. Io ho detto adunque: finchè il contratto sussiste, voi dovete mantenerlo; se avete fatto un cattivo contratto, attualmente non è il caso di discuterlo, ma soltanto di eseguirlo.

La società a questo riguardo soggiungeva pure: come volete che io provveda al commercio straordinario che si è verificato negli ultimi mesi sulle rive dell'Adriatico, donde vi fu un'affluenza in vini, in grani, in altri prodotti, quale forse non si è verificata giammai? Volete voi che io tenga per tutto l'anno del materiale mobile in grande quantità a marcire al sole ed all'acqua, per poi non impiegarlo che in un mese, od in due mesi all'anno, poichè non è che in questi due mesi che io possa impiegare tutta questa quantità di materiale?

Anche su ciò io dichiarai nettamente alla società delle Meridionali che, per il suo contratto, essa deve soddisfare a tutti i bisogni del traffico che è norma generale per le società ferroviarie che il loro materiale mobile, circa alla quantità che si deve mettere a disposizione del commercio, non deve già rispondere alla media del traffico annuale, ma deve rispondere al massimo che le oscillazioni del traffico presentino.

Fatto è che, sebbene, come disse l'onorevole Botta, sia vero che da tre anni la quantità di questo materiale mobile della Società delle Meridionali,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL'11 DICEMBRE 1876

sia andato decrescendo, poichè è appunto da tre anni che non comperava nè una locomotiva, nè un carro, io indussi la direzione della società stessa, precisamente in seguito ai preindicati reclami che si manifestarono nel commercio, ad acquistare 20 locomotive e 600 carri, dei quali 300 sono commessi e 300 si commette ranno in breve.

Tuttavia a scemare efficacia a simili appunti che si fecero alla società delle Meridionali mediante il confronto della quantità di materiale mobile di cui essa è fornita con quella di cui sono fornite le altre compagnie, farò osservare che, comparativamente non è poi tanto scarso questo materiale. Se infatti guardiamo all'elemento più razionale a giudicarne, e cioè, alla percorrenza annua chilometrica del materiale medesimo, noi troviamo che per la società delle Meridionali tale percorrenza annua chilometrica dei carri è di 16,000 chilometri.

Ora è bensì vero che l'Alta Italia ha una dotazione maggiore poichè la percorrenza annua dei suoi carri è di chilometri 13,000, ma più scarsa invece è la dotazione delle Romane di quella delle Meridionali. Ad ogni modo quando si noti che anche in Francia la Compagnia dell'Est, la quale è una delle meglio amministrate che esistano, ha per i suoi carri una percorrenza annua di oltre 13,000 chilometri, si vedrà che nemmeno per le Meridionali si è poi molto lungi da un corredo normale.

Ecco quanto io posso rispondere all'onorevole Botta. Credo che i suoi desideri saranno appagati, dappoichè, come dissi, la società delle Meridionali, per un sentimento del dovere del quale va certamente encomiata, non essendo la spesa che in pura sua perdita, si è assunto il carico di provvedersi delle preaccennate venti nuove locomotive e di seicento carri.

Vengo ora alle domande che mi ha mosso l'onorevole mio amico Bertani.

Egli ha detto che i treni sono in frequentissimo ritardo; che avvengono molti accidenti ferroviari; che nei treni diretti tra Milano e Genova non si percorre la linea più breve, la quale è la linea Pavia-Voghera-Tortona-Novì, ma la più lunga cioè la linea Vigevano-Alessandria-Novì; egli ha detto che non hanno coincidenza le corse tra Torino-Novara-Gozzano, e che in genere gli orari ferroviari sono la negazione delle corrispondenze. Inoltre mi ha parlato dei timbri postali ed in fine dei documenti relativi al San Gottardo.

Io farò di rispondere partitamente a ciascuna di queste osservazioni, e comincerò da quella sugli orari.

L'onorevole mio amico Bertani mi permetterà di ricordargli che è una cosa certamente assai ardua

quella di combinare un orario di ferrovie. Vi è una specie di conflitto, di antagonismo fra gl'interessi delle varie località sulle diverse linee: interessi che devono possibilmente essere conciliati. Se voi cercate di servire principalmente i grandi centri, che cosa ottenete? Che probabilmente sacrificate le molte località secondarie, le quali saranno attraversate in ore scomode e disadatte alle loro esigenze speciali. Se voi cercate la celerità delle grandi comunicazioni, tutti vi chiedono nuove fermate. Se accordate stazioni e fermate vi dicono che si va troppo adagio, che convertite i treni diretti in treni omnibus.

In ogni modo certo è che parlando delle linee a cui l'onorevole mio amico Bertani specialmente ha accennato, la linea cioè fra Milano e Genova, e quella fra Milano e Gozzano, io gli farò alcune dichiarazioni che spero che lo appagheranno.

Quanto alla Milano-Genova, egli ha detto che quella per Pavia e Voghera, in confronto dell'altra ora seguita nei treni diretti, è più breve di 15 chilometri, i quali invero non sono che dodici, nella prima stazione che trovasi, quella di Porta Ticinese.

Ora questi dodici, o vogliasi anche 15 chilometri, non sarebbero mai una gran cosa, tanto più che sopra differenze sì lievi, per le fermate che talvolta una linea più che l'altra richiede, le differenze medesime vengono ad essere completamente neutralizzate.

Ad ogni modo io so che questa questione è molto antica; che altre volte furono fatti alla Camera dei reclami nel senso stesso delle osservazioni testè messe innanzi dall'onorevole Bertani. Io me ne occupai, ne discussi, e mi fu detto che credevasi che la linea per Vigevano e Alessandria fosse per i treni diretti più opportuna, sia per le importanti diramazioni da Alessandria, sia perchè la linea Voghera-Tortona è spezzata da questo tronco che corre fra Tortona e Voghera, il quale trovasi sopra una linea principalissima, la linea internazionale Modane-Bologna, a cui converrebbe innestarsi, onde si avrebbe minore libertà di movimento sulla linea in discorso. Ma ad ogni modo io credo che la questione merita di essere studiata, ed io ne tratterò di nuovo colla società dell'Alta Italia.

Vengo ora all'altra ferrovia di Novara-Gozzano. L'onorevole Bertani mi ammetterà che in una linea come questa, la quale non ha che due treni al giorno, è difficile di servire a tutte le corrispondenze.

Le corrispondenze della linea Gozzano-Novara, da Novara hanno luogo con Arona, Milano, Genova, Torino. Ora con due corse sole di andata e ritorno

il servire con coincidenze tutte queste linee è certamente difficile e forse impossibile. Comunque, siccome mi vennero dei reclami anche prima d'ora, tant'è dall'onorevole Bertani come da altri cittadini di quei luoghi, io, vedendo che non si può servire con soddisfacenti coincidenze tutte le direzioni, tutte le provenienze o destinazioni, ho incaricato la società dell'Alta Italia di mandarmi le statistiche precise del movimento dei singoli luoghi interessati a quella linea, poichè, verificato ove sia il movimento maggiore, si potrà correlativamente regolare le coincidenze, dando la preferenza a quelle delle altre linee cui la Gozzano-Novara risulterà principalmente servire.

Aggiungo poi che io mi auguro che il movimento di quella ferrovia possa crescere come è cresciuto in confronto dei tempi in cui la linea si era dovuta del tutto abbandonare, ed allora vi sarebbe il migliore dei rimedi; cioè, in questo caso, si potrebbe mettere una terza corsa e con questa si potrebbero soddisfare i bisogni e degli uni e degli altri.

Vengo agli accidenti ferroviari. Questi accidenti ferroviari mi preoccupano infinitamente. In questi disastri ci è di mezzo la vita degli uomini. Ora può crederci l'onorevole Bertani che non ci è nessun ramo dell'amministrazione che possa preoccupare maggiormente di quello in cui può essere compromessa e messa a cimento la vita di un uomo. Perciò specialmente il recente disastro avvenuto presso Verona, mi ha determinato, oltretutto a procedere a severa inchiesta, a chiedere una statistica comparativa di questi accidenti ferroviari per vedere se ne fossero seguiti in maggior numero in questi ultimi tempi.

Ma fortunatamente mi risultò precisamente il contrario. Dei viaggiatori in questo anno non ne è morto alcuno, mentre nei mesi corrispondenti del precedente anno erano seguite due morti: del personale di servizio in questo anno sono morti 10 individui, mentre nei corrispondenti mesi dell'anno precedente ne erano morti ventidue. Gli accidenti ferroviari pure nel loro complesso sono di gran lunga minori in quest'anno. Nei mesi finora trascorsi del 1876 ne seguirono 934, mentre nei corrispondenti mesi del 1875 ne seguirono 2942. Perciò io posso essere sommamente soddisfatto nel vedere che questi accidenti sono in uno stato di vera diminuzione, del che ne va resa lode al personale delle amministrazioni delle società; perocchè si deve certo alla loro ocularità e al loro zelo se non avvengono gravi accidenti, trattandosi di un servizio che esige l'assidua cura e vigilanza di tante migliaia di individui i quali devono adempiere le loro attribuzioni di giorno e di notte, nelle notti più buie come

sotto i più cocenti soli d'estate, colla pioggia e la neve, infine in tutte le circostanze più difficili e più infelici.

L'onorevole Bertani mi ha pure parlato dei bolli postali...

BERTANI A. Dei ritardi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì: devo prima occuparmi dei ritardi ferroviari.

Riguardo ai ritardi, posso dire all'onorevole Bertani che i primi mesi di quest'anno, in confronto dei mesi corrispondenti dell'anno scorso, danno questi risultati: le ferrovie romane hanno dei ritardi in numero di gran lunga superiore. Non so quale ne sia la causa, ma forse lo stato in cui quella società si trova, fa sì che i cavalli di ferro, cioè le locomotive, che devono trascinare i convogli, sieno stanchi e non abbiano una forza sufficiente allo scopo: certo è che le ferrovie romane offrono un numero di ritardi notevolmente superiore a quello dell'anno addietro.

E poichè l'onorevole Parpaglia mi ha parlato delle ferrovie sarde, dirò che anche le ferrovie sarde offrono un numero di ritardi notevolmente maggiore di quelli dell'anno precedente.

L'Alta Italia offre un numero di ritardi presso a poco uguale a quello degli anni addietro: le Meridionali invece hanno dato in quest'anno un numero di ritardi di gran lunga minore, e di ciò pure mi piace rendere loro pubblico encomio.

Ad ogni modo l'amministrazione adempie sempre il suo dovere denunciando le contravvenzioni; l'applicare le penalità, e il far sì che le sanzioni sieno efficaci dipende poi dall'autorità giudiziaria.

Riguardo ai bolli delle lettere impostate, l'onorevole Bertani ricordò che egli nel mese di giugno dello scorso anno, ha richiesto che si facesse in modo che più chiari e leggibili fossero le impronte che si trovano sulle lettere stesse, ed io gli dissi che egli aveva perfettamente ragione e che avrei cercato di provvedere.

Egli riconosce già che si è migliorato e provveduto principalmente per quello che riguarda i bolli di Roma. Non si è potuto provvedere per tutti perchè mancavano i mezzi, ma se egli guarda il bilancio di quest'anno, al capitolo relativo, vedrà che ci sono 25 mila lire per migliorare gli inchiostri, per rinnovare i timbri che rendono poco leggibili le impronte postali. Dunque anche in questa parte sono lieto di avere attenuto la fatta promessa.

Riguardo ai documenti del San Gottardo, l'onorevole relatore del bilancio ha già osservato che il verbale, redatto dai nostri delegati in Svizzera in concorso coi delegati della Germania e della Svizzera, venne stampato come allegato alla relazione

della Commissione del bilancio, ed io non ho difficoltà di presentare alla Camera anche le altre relazioni a cui ha accennato l'onorevole Bertani, tanto più che, come egli ha osservato, quelle relazioni tornano ad onore dei nostri delegati i quali avevano, con una approssimazione grandissima, anzi con cifre le quali sembrano rispondere maggiormente al vero di quelle date dapprima dalla società elvetica, avevano, dico, preveduto il disavanzo che venne effettivamente a risultare.

Dopo l'onorevole Bertani tutti gli altri oratori che presero la parola in questa discussione generale si sono occupati esclusivamente delle concessioni richieste di nuove linee ferroviarie.

L'onorevole Di San Donato e l'onorevole Buonomo hanno parlato della congiunzione diretta fra Napoli e Roma; l'onorevole Di Blasio è tornato alla carica sopra la linea di cui è così tenace ed ardente propugnatore, la linea Teramo-Campobasso; l'onorevole Romano oppose l'Appulo-Sannitica, la via di Caracalla, come egli storicamente la chiama; l'onorevole Angeloni per associazione d'idee venne a parlare della linea Caianello-Solmona, non che di quella da Solmona a Roma per Avezzano e Tivoli; l'onorevole Merizzi parlò delle ferrovie della Valtellina, l'onorevole Parpaglia delle Sarde e così via discorrendo.

Su questo argomento io non risponderò partitamente; io credo però che più efficacemente ed in modo che parmi debba essere anche più soddisfacente per i singoli oratori, mi giovi un'avvertenza ed un ringraziamento alla Commissione del bilancio.

La Commissione generale del bilancio per l'organo del suo distinto relatore, ha chiuso la propria relazione col dire che è tenue la spesa che in quest'anno si fa per il bilancio dei lavori pubblici.

Io ringrazio l'onorevole Commissione generale del bilancio per quest'avvertenza, ma non so se debbo considerare questo fatto con compiacimento, ovvero con rammarico, poichè ritengo che il bilancio dei lavori pubblici non possa essere diminuito senza che tutta intera l'economia del paese ne risenta una vera iattura.

Le vie di comunicazione di terra e di mare, per me non sono solamente uno strumento di civiltà, di progresso, di benessere, di prosperità, ma sono eziandio un mezzo essenziale di pubblica sicurezza, un fattore dell'amministrazione della giustizia e di ogni altro ramo dell'amministrazione dello Stato; sono un efficace arnese di guerra, sono infine il più forte cemento della stessa unità nazionale. (*Bravo!*)

Ora, io prendo atto di questa dichiarazione della Commissione generale del bilancio, per valermene per l'avvenire, onde soddisfare, il più che sia possi-

bile, tutti quei bisogni di cui mi è stato fatto cenno; mi varrò certo di questa autorevole opinione di coloro che sono chiamati a dettare le norme della finanza dello Stato, perchè non venga scemata la spesa del bilancio dei lavori pubblici.

Ciò premesso, io farò una eccezione alle mie osservazioni d'ordine generale; farò una eccezione che piacerà certamente all'onorevole mio amico Parpaglia, cioè una eccezione per le ferrovie sarde. Queste le metto veramente fuori linea.

Io credo che per ogni ragione queste ferrovie sarde, così spezzate fra loro, da tanto tempo decretate per legge, e poi per legge decretate di nuovo fissando il termine della loro esecuzione, esecuzione le tante volte indarno promessa, debbano essere oggetto di un progetto di legge speciale, che io avrei desiderato poter fin d'ora presentare alla Camera. Ma l'onorevole Parpaglia sa, come tutte le preindicate leggi relative alle ferrovie sarde, leggi che s'intrecciano, si combinano, si contrastano, si derogano in una parte, non si derogano in un'altra, hanno creato un tale viluppo di questioni amministrative ed economiche, di questioni tecniche, di questioni giuridiche che per fare più presto giova quasi il fare più tardi onde presentare, dopo maturo esame, il relativo progetto di legge.

Infatti l'onorevole Parpaglia e la Camera vedono facilmente come, se si potessero evitare delle liti colla società concessionaria delle linee del primo periodo, anche per fare più presto, tale partito sarebbe certamente preferibile. Ma a questo scopo sarebbe necessario di combinarsi utilmente colla società. Delle frequenti trattative furono fatte a tal uopo; ma non condussero per ora ad alcun risultato. Ad ogni modo od esse condurranno in breve ad un felice risultamento, od altrimenti un altro espediente qualsiasi sarà adottato; e la legge sarà in breve presentata.

DI BLASIO. Domando la parola.

BOTTA. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dopo le dichiarazioni che testè io feci gli oratori che propugnarono parecchie linee ferroviarie e la Camera intera possono vedere quanto siano decise le mie intenzioni, i miei propositi di disporre di forti somme per il complemento della nostra rete ferroviaria, e queste intenzioni sono conformi a quelle dell'intero Gabinetto, il quale si è a tal riguardo espresso per mezzo del suo presidente nel discorso che tenne prima delle elezioni generali.

È dunque, ripeto, nei nostri più decisi intendimenti che dall'uno all'altro lato d'Italia, dalle più alte rive dell'Adda a cui si riferiva l'onorevole Merizzi, dai balzi della valle d'Aosta, infino all'ultime

piaggie tirrene sia completata la rete ferroviaria italiana. Ma se io dovessi fin d'oggi dire quali saranno le prime linee a cui il Governo potrà provvedere, non chiedetmelo, perchè io non sarei in grado di rispondervi, imperocchè il complesso delle domande che mi vengono fatte è tale che, se non mi ha atterrito, mi ha certo sopraffatto.

Parlando in primo luogo delle linee che mettono capo a Roma, la quale ha bisogno che intorno ad essa la rete ferroviaria sia fitta come intorno alla capitale si verifica in tutti gli altri Stati, io menzionerò in primo luogo le linee di cui, come altra volta l'onorevole Pericoli, si è fatto oggi propugnatore l'onorevole Angeloni, cioè la linea da Roma a Solmona, la quale, fra parentesi, costerà una settantina di milioni. Si chiede inoltre l'altra linea di cui parlarono l'onorevole Di San Donato e l'onorevole Buonomo, cioè la congiunzione più breve fra Roma e Napoli. L'onorevole mio amico Menotti Garibaldi porta alla sua volta vivissimo interesse alla linea da Velletri a Porto d'Anzio; l'onorevole Cencelli a quella di Orte-Viterbo.

Tutto questo si riferisce soltanto alle linee che mettono capo alla capitale del regno.

Venendo ora alle linee del Mezzogiorno, a quelle che, come diceva poc' anzi, ci devono condurre all'ultima spiaggia tirrena, abbiamo appunto destinata specialmente a tal uopo la linea Eboli-Reggio. Abbiamo poi chieste pure da quelle popolazioni le linee Napoli-Grassano-Castellammare; Zollino-Gallipoli; la linea Brindisi-Taranto destinata ad unire l'Adriatico al Ionio, linea della quale oggi ha parlato l'onorevole Carbonelli. Abbiamo le linee Benevento-Campobasso e Campobasso-Teramo, quella di Ciano a Solmona, la linea concorrente coll'una e coll'altra, e cioè la linea Appule-Sannitica dell'onorevole Romano, che ha sollevato le proteste dell'onorevole Mascioli; un'altra linea che è certamente concorrente all'una ed all'altra, è la linea di Rocca-secca-Avezzano-Rieti-Teramo; abbiamo non meno incalzantemente chiesto le linee Foggia-Manfredonia; Foggia-Lucera; Aquila-Rieti, Avellino-Ponte Santa Venera; Ponte Santa Venera alla fiumana d'Atella; Barletta-Spinazzola; quella dalla marina di Catanzaro al Porto di Santa Venera e simili.

Passiamo all'Italia settentrionale. Nell'Italia settentrionale voi sapete con quanta insistenza, con quali incalzanti esigenze, esigenze però sì legittime, aggiungerò, da dar luogo ad un progetto di legge di iniziativa parlamentare firmato da moltissimi dei nostri autorevoli colleghi, sia stata chiesta la linea da Ivrea ad Aosta; linea la quale oltre uno scopo economico ha pure uno scopo altamente politico, perchè quella strada deve congiungere alla rete fer-

roviaria italiana dei luoghi che sono i soli in cui non si parli la comune favella; luoghi che ciascuno vede pertanto di quanto interesse politico sia il procurare di avvicinare in tutti i modi alle restanti parti della nazione.

Nel settentrione inoltre ci si chiedono le linee della Valtellina che sono ora appunto specialmente reclamate in numero di quattro, le linee, cioè: Lecco-Colico, Colico-Chiavenna, Colico-Sondrio e Colico-Tirano. Le due ultime costituiscono invero una linea sola, ma le enumerai singolarmente perchè della linea Colico-Sondrio si parlò soprattutto quando si trattò di compiere quelle dirette a fornire di ferrovia i capoluoghi di provincia che tuttora ne mancano.

Avendo accennato ai desiderii e bisogni ferroviari della Valtellina, devo per associazione d'idee, rivolgere il pensiero alla ferrovia di Belluno, perchè le provincie di Belluno e di Sondrio, sono le due sole provincie d'Italia nel cui territorio non corre un chilometro di strada ferrata. Egli è naturale pertanto che le linee testè accennate, destinate, cioè, a dotare di ferrovie le provincie che ne sono tuttora mancanti saranno comprese fra i primi nostri provvedimenti, mentre, ripeto, non è giusto che due sole provincie in Italia vi siano a riguardo delle quali non sia mai stato decretato un solo chilometro di strada ferrata.

ROMANO GO. Ci aggiunga una terza provincia: quella di Molise.

PRESIDENTE. Non interrompa: non facciamo dialoghi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho parlato dei capoluoghi; ma ho abbracciato l'intero territorio della provincia.

Continuando a parlare delle linee del settentrione, sono fra le altre desiderate e richieste ancora la linea della riva sinistra del lago Maggiore, contemplata dalla Convenzione internazionale come linea d'accesso per il Gottardo, un'altra linea per Giovi di cui vi sono parecchie varianti, una delle quali è la Genova-Piacenza; ed inoltre la linea Cuneo-Ventimiglia e l'altra Cuneo-Mondovì, e inoltre quelle Bra-Carmagnola; Pinerolo-Torre Pellice; Novara-Varallo; Arona-Domodossola; Novi-Ovada; Tortona-Serravalle.

E in Lombardia abbiamo incalzante la domanda per la concessione della ferrovia da Milano al Piano d'Erba, ed avviati gli studi per chiedere pure la concessione delle linee di Rezzato al confine trentino; di Brescia-Soncino-Crema-Pavia; di Como-Calolzio.

Riguardo alla Sicilia sono già oggetto presso di me delle più vive sollecitudini le ferrovie di Sira-

cosa a Licata, di Messina a Cerda, di Val Savoia a Caltagirone.

Ma mi accorgo che ne ho omesse parecchie e delle più importanti.

Per esempio, su quel magnifico rettilineo ferroviario di 350 chilometri fra Piacenza ed Ancona che attraversa gli antichi Ducati, le Romagne, le Marche e per Parma, Reggio, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Forlì, Rimini, Pesaro, Fano, Sinigaglia, tocca una sì superba ordinanza di belle e fiorenti città, ad ogni tratto vorrebbe che per attraversare l'Appennino si staccasse una linea di strada ferrata. Indi le antiche e non mai spente aspettative relative alla Parma-Spezia; indi le richieste per la linea Modena a Lucca, poi vengono i desiderii per le linee che movendo da Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Fano, vadano a Pontassieve, Firenze od Arezzo, onde non abbandonare comunicazioni di suprema importanza all'unico e spesso minacciato valico della Porretta.

E riguardo a queste ultime strade ferrate, certo è che se noi guardiamo una carta geografica, tosto si vede che rispetto alla linea da Parma a Spezia, vi è nel tratto di territorio chiuso da una parte dalla curva Piacenza-Genova e dall'altra dai binarii della Bologna-Pistoia-Pisa, una tale lacuna nella nostra rete ferroviaria che esige indubbiamente di essere eliminata.

Ora, riguardo alla lunghezza delle preindicate linee e di altre che ho probabilmente dimenticate, fra cui, ad esempio, la linea Verona-Rimini, e le altre che devono servire alcuni capoluoghi di provincia mediante i tronchi che dalla arteria adriatica devono condurre a Macerata, ad Ascoli, a Teramo; riguardo, io diceva, alla lunghezza di tali linee ed al loro costo, io ho fatto un po' di somma. E sapete voi che risultato mi diede cotesta somma per strade ferrate, riguardo alle quali mi si fanno domande con incalzante insistenza? Queste linee portano oltre a 4000 chilometri di ferrovia ed oltre ad un miliardo di spesa. (*Sensazione*)

Ora voi dovete ammettere che davanti a queste cifre è mio dovere di procedere con una ponderazione, che, per quanto grande, nessuno reputerà certamente soverchia.

Nullameno io posso dire fin d'ora, che vi sono incontrastabilmente determinati criteri, ovvii e razionali, che mi guideranno nella preferenza di tempo da dare ad una linea anzichè ad un'altra. Tali sono precipuamente l'importanza intrinseca delle linee medesime, importanza politica, economica, militare; le facilità o difficoltà tecniche; la spesa sia assoluta, sia relativa alla preaccennata importanza, che le singole linee possono richiedere; il maggiore

o minore profitto che le linee da costruirsi possono recare a quelle già esistenti; gli impegni morali (ed accennando a questo criterio io credo che farò cosa grata all'onorevole mio amico Di Blasio) gli impegni morali che colle leggi o colle deliberazioni precedenti il Parlamento abbia già presi; infine, aggiungerò un'altra circostanza, che io ho già annunziata altrove, ma che ripeto solennemente anche qui, cioè il maggiore o minore concorso che gli enti più direttamente interessati, e cioè le provincie, i consorzi e i comuni ci possano e vogliano fornire per le une o le altre linee ferroviarie. Imperocchè per questo benefico e desideratissimo compimento della nostra rete ferroviaria, che dovrebbe essere portata dagli 8000 chilometri a cui si avvicina attualmente, a quei 12,000 chilometri a cui la farebbero ascendere le linee delle quali vi ho parlato, per questo desideratissimo compimento, io diceva devesi ricorrere appunto al fecondo principio del concorso combinato dello Stato, delle provincie, dei comuni, delle società; ed il Governo ha quindi il dovere strettissimo di incoraggiare, favorire, compensare l'azione di quegli enti più direttamente interessati, i quali vogliano iniziare cotesta opera salutare.

Mediante cotesto tributo generoso io mi propongo di far sì che il predetto programma possa essere in breve effettuato. Io so che le nostre condizioni finanziarie non possono essere paragonate a quelle di paesi immensamente più ricchi del nostro; ma tuttavia non dobbiamo dimenticare che la Francia, a quei 21,000 chilometri di ferrovie che erano sembrati fin qui la sua rete normale, intende, come ha dichiarato il suo ministro dei lavori pubblici, che ne siano aggiunti altri 18 mila. Quindi io credo che anche tenuto conto della grande diversità delle rispettive condizioni economiche, industriali, commerciali, finanziarie, i 12,000 chilometri dei quali ho parlato possano costituire uno sviluppo normale.

Dirò all'onorevole mio amico Di Blasio, il quale m'immagino perchè testè abbia chiesto di nuovo la parola, dirò che mi pare che i criteri di cui ho fatto cenno, possano largamente soddisfarlo, tanto più che ne aggiungerò un altro ancora, che del resto aveva già incidentalmente accennato, cioè la maggiore o minore abbondanza o deficienza di ferrovie che vi possa essere in una plaga qualsiasi del territorio dello Stato. Imperocchè io penso che noi dobbiamo preferibilmente adottare a questo riguardo l'esempio della Francia che non quello dell'Inghilterra. Se noi guardiamo infatti la carta ferroviaria inglese, vediamo che in alcune sue parti è fittissima la rete, mentre vi sono delle altre

parti in cui la rete medesima si presenta invece assai rada. In Francia le ferrovie penetrano nei dipartimenti, nei territori più poveri, nei paesi in cui il movimento è minore, in modo che nessuna contrada ne è diseredata; i benefizi, del pari che la spesa, sono ripartiti equamente su tutta la superficie.

Credo, coll'aggiunta di tale avvertenza d'aver viemmeglio soddisfatto anche i desiderii dell'onorevole mio amico Di Blasio.

Dirò un'ultima parola, dappoichè l'onorevole Romano mi ha fatto una domanda speciale riguardo agli studi dell'Appulo-Sannitica di cui incaricai l'egregio ingegnere Fabbris. Questi studi non vennero peranco consegnati al Ministero, poichè mi consta che non sono ancora compiuti. Io credo che lo saranno in breve, ma non potrei certo, quando venissero consegnati, assumere impegno di presentarli alla Camera. E non già per alcun segretume, mentre da ogni segretume assolutamente rifuggo, ma perchè questi studi dovrebbero servire di norma al Ministero per quelle risoluzioni che si potranno più tardi prendere onde adottare un piano generale per le linee da prendersi in considerazione.

Avvegnachè, avendo parlato di studi, credo opportuno di fare un'altra osservazione. Io credo che quello che ha danneggiato molto il paese nelle concessioni e nella costruzione delle nostre ferrovie, sia stato l'andazzo seguito fino al presente di porre mano alle ferrovie stesse con studi molto incompleti o molto imperfetti. Io credo che siano necessari studi assai ben fatti, assai precisi affinchè nelle concessioni, nei contratti di costruzione non vengano stipulati corrispettivi che quasi in tal caso dipendono da un giuoco di sorte, giuoco nel quale lo Stato, in ultima analisi, viene a perderci sempre. Imperocchè in questa corsa alcatona, se il contratto è di grande vantaggio per l'altro contraente, lo Stato di questo lucro non è in alcun modo compensato. Ma se anche il contratto è fatto invece con grande vantaggio dello Stato, con perdita dell'altro contraente, lo Stato nulla vi guadagna, perchè quest'ultimo cerca di redimersi con cattive costruzioni, con tergiversazioni, con liti, e con ogni altro artificio. Perciò io credo che i buoni studi debbano costituire una delle basi precipue che noi dobbiamo dare al nostro futuro edificio ferroviario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Blasio.

DI BLASIO. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Botta.

BOTTA. Nel ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la risposta della quale mi ha

onorato, sono nel dovere di ricordargli che egli ha accennato ad un rimedio di carattere provvisorio, mentre io ho parlato di un rimedio radicale, di provvedimenti atti a mettere gli interessi della società in armonia con quelli dello Stato e del commercio; e ciò si otterrebbe colla cessazione della scala mobile, sia modificando i patti attuali, sia ricorrendo al riscatto. Se l'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, potesse onorarvi di una parola di risposta intorno a questo che io propongo come rimedio radicale, gliene sarà grato il commercio che si fa su quelle linee.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Riguardo a questo non posso rispondere in modo categorico. Ciò dipenderà dal sistema che adotteremo.

Quello che credo di potere sin d'ora dichiarare si è che o noi faremo il riscatto, ed allora l'inconveniente è eliminato, tutto è finito. Ovvero non faremo il riscatto, ed allora riconosco che gioverà addivenire a tale una convenzione modificatrice che renda convergenti gli interessi della società cogli interessi dello Stato.

ROMANO GIANDOMENICO. Dopo le dichiarazioni delle quali l'onorevole ministro ha affermato che egli non ha ancora ricevuto gli studi dell'ingegnere capo a cui ha dato l'incarico di studiare la strada ferrata Appulo-Sannitica, e dopo le dichiarazioni del medesimo ministro di avere ordinati altri studi onde essere in grado, con cognizione di causa, di propugnare la costruzione delle strade ferrate nel vero interesse dello Stato, io non posso che mostrarmi appieno soddisfatto.

La strada che io propugno è diretta a giovare agli interessi generali d'Italia, tantochè io la proponi, non come strada locale, ma nazionale, anzi mondiale; dappoichè mette in diretta comunicazione l'Oriente con l'Occidente; per essa transiterebbe la valigia delle Indie, senza girare, come oggi, attorno all'Italia, radendo il litorale adriatico. Chi ricorda i miei reiterati discorsi fatti in Parlamento, ricorderà, tra i tanti vantaggi, altresì questo. Laonde, lo ripeto, io non posso che essere ben lieto della promessa dell'onorevole ministro di voler mettere a studio tutte le strade a costruirsi, per preferire quelle che producono il maggior vantaggio alla cosa pubblica; essendo profondamente convinto che niuna supererà l'Appulo-Sannitica, sia sotto l'aspetto economico, sia commerciale, sia strategico, sia internazionale.

In quanto al non volere poi il ministro comunicare appositamente alla Camera il rapporto che sarà per fare il signor Fabbris, io sono anche del suo avviso; non intendendo che al medesimo si desse la maggiore pubblicità; a me basta solamente sa-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

perlo redatto, onde poterlo studiare, e, se ne è il caso, come ho ragioni a crederlo, giovarmi dell'opera di un eletto ingegno qual è il signor Fabbris.

ANGELONI. Se l'onorevole mio amico Romano si è dichiarato soddisfatto interamente della risposta dell'onorevole ministro, io posso dire lo stesso, ma soltanto in ordine alla prima mia raccomandazione, quella cioè che riguarda la costruzione della linea da Roma alle regioni centrali dell'Adriatico. Infatti, avendo il ministro dichiarato che tra gli elementi principali che debbono regolare il sistema delle ferrovie italiane, e che lo guideranno nei suoi studi e nelle sue proposte, vi sia principalmente il criterio del ravvicinamento di tutte le provincie alla capitale, è naturale che questa linea sarà dal Governo riguardata con grande interesse e di non lontana attuazione. Interpretando in questo senso le parole dell'onorevole ministro, io mi dichiaro soddisfatto.

Però non posso dire lo stesso per la seconda parte del mio discorso intorno alla necessità degli studi tecnici da Caianello a Solmona, sui quali nessuna dichiarazione egli mi ha fatto.

La connesità tra la linea appulo-sannitica, di cui con tanta alacrità si preoccupa il mio onorevole amico Romano, ed il prolungamento da Isernia a Solmona, è così evidente, che mi sembra non potersi fare a meno di studiare anche quest'ultimo piccolo tratto; poichè, se lo scopo dello studio della linea appulo-sannitica è di vedere se questa linea sia economicamente utile e produttiva, mi pare che l'esame di una traversata, che può accrescere o modificare questo vantaggio, sia anche sotto questo aspetto necessario.

E qui mi giova il dichiarare all'onorevole ministro che, durante le conferenze tenute su tale questione con lui e col direttore generale delle ferrovie, mi pareva essersi venuti quasi in questo concetto, cioè a dire che bisognava fare anche lo studio, su cui novellamente insisto.

Ora l'onorevole ministro non ha detto parola intorno a ciò; e poichè sono interessi gravissimi, come è quello del congiungimento della regione napoletana colle regioni centrali e settentrionali, io mi sono creduto in debito di chiedere con maggiore insistenza una risposta categorica, nell'interesse non solo del paese in generale, ma anche delle popolazioni interessate.

Ed io spero di ottenerla dalla giustizia e dalla saviezza del signor ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Riguardo a questi studi dirò che sono già ordinati.

ANGELONI. Allora la ringrazio, e prendo atto della sua risposta.

CARBONELLI. Anche io, mi perdoni l'onorevole mi-

nistro non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta.

Io ho avuto l'onore di rammentarle una legge, che da tredici anni esiste nel regno d'Italia e che non ancora ha avuto l'intiera sua applicazione nell'ultimo tronco della Calabro-Sicula.

L'onorevole ministro nel rispondere ha avuto la bontà di citare il mio povero nome, ma si è guardato bene di rispondere alla quistione da me posta.

Io ho chiesto all'onorevole ministro se il tronco Taranto-Brindisi è compreso nella legge e se risponde alle due lunghissime linee Napoli-Salerno-Eboli-Potenza-Taranto da una parte, ed alla linea Palermo-Messina-Reggio-Cotrone-Taranto dall'altra, perchè non si costruisce l'ultimo tronco ed invece si è obbligati a ritornare indietro, senza raggiungere lo scopo prefisso alle due più volte ripetute linee.

Ora io ripeto le mie domande al ministro: ha egli in animo di ordinare la costruzione dell'ultimo tronco della Calabro-Sicula? Vuole egli ottenere lo sviluppo economico che deve raggiungere quella linea? Vuole porre in retta comunicazione Napoli e Brindisi, facendo costruire un tronco facilissimo di poca percorrenza e di tenuissima spesa? Vuole dare esecuzione ad una legge che esiste da tanti anni?

Sono queste le domande e spero una categorica risposta dal ministro.

BUONOMO. L'onorevole ministro dei lavori pubblici con molta eloquenza, e dirò anche con molta buona fede, come da lui sempre si deve aspettare, ci ha messo avanti un quadro, che veramente poi ci ha ghiacciato l'anima.

Ed invero l'annuncio di un miliardo di spese da incorrersi dal paese a questi chiari di luna, è qualche cosa che farebbe arrestare la parola in bocca a chicchessia.

L'onorevole ministro però ha detto che il Governo studierà e affronterà la spesa con ponderazione; ed io aggiungerei che si potrebbe anche dire col noto proverbio: col tempo e colla paglia.

Ma il caso, per il quale l'onorevole Di San Donato e, dopo di lui, io avevamo preso la parola, mi pare che faccia un'eccezione singolarissima; c'è un progetto di una linea ferroviaria Napoli-Gaeta-Roma, il quale progetto è stato studiato d'iniziativa privata, ed è stato studiato a tal punto da poter essere sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha trovato questo progetto plausibile, salvo piccole variazioni, che nulla toglievano all'insieme del progetto medesimo. Vuol dire che già abbiamo una delle condizioni tanto giustamente desiderate dall'onorevole ministro dei lavori

pubblici, cioè che i progetti siano veri e bene studiati. Il progetto della linea Napoli-Gaeta-Roma è bene studiato e controllato, per quanta fede io debba accordare agli studi e agli esami del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma un'altra cosa l'onorevole ministro desidera: il concorso dei municipii, delle provincie e delle società private. Ma altro che concorsi! risponderò alla mia volta: c'è che questa linea si vuole costruire proprio da una società privata, alla quale vengono in soccorso, non lo Stato, ma le associazioni dei municipi e delle provincie che sono interessate.

In breve questa strada si vuol fare da privati e si domanda al Governo non altro che: lasciateci fare. Or bene c'è bisogno di autorizzazione del Governo, e le popolazioni interessate che cosa dicono? Mentre le altre parti d'Italia godono già delle linee ferroviarie, e noi non abbiamo il godimento di queste linee procurateci dal Governo, deve questo impedirci anche quelle che noi colle nostre forze e colla nostra iniziativa vogliamo fare? Dunque nel Governo troviamo l'ostacolo al nostro sviluppo, invece della benefica agevolazione.

Ecco la questione dove sta. È una ferrovia che si vuol fare per iniziativa particolare, è una ferrovia per la quale si domanda che il Governo non ci metta ostacoli: è esagerata questa pretensione? Vi è questa linea inclusa nel miliardo dei 4000 chilometri di strade che si debbono ancora costruire?

Noi non domandiamo altro dalla cortesia e benevolenza del ministro, se non questo, ch'egli voglia che entri questa linea nella sua speciale considerazione, acciocchè a tempo non lunghissimo possa dire ai privati che si accingono ad un'opera pubblica a loro rischio ed a loro spese, che essi possono sacrificarsi alla loro opera, oppure debbano smettere quella energia che hanno dimostrata. Ecco qual è la domanda che si fa alla cortese benevolenza dell'onorevole signor ministro.

CANNELLA. Io sono rimasto poco soddisfatto delle risposte del signor ministro sulla continuazione della linea da Aquila-Rieti a Terni. Questa è una linea approvata con due leggi, una del 1864 e l'altra del 1870; quindi io non so per quali ragioni non sia stata attuata che per metà, cioè a dire da Pescara fino ad Aquila.

Io vorrei che il signor ministro si compiacesse dichiarare che questa continuazione non sarà messa nel fascio, ma che sarà preferita a qualunque altra costruzione da farsi negli Abruzzi.

Questa è la preghiera che doveva fare all'onorevole ministro, il quale spero vorrà rispondermi per mia quiete e per tranquillità dei miei elettori.

MAZZARELLA. Da parecchi anni si parla e si è parlato del tronco ferroviario da Zollino a Gallipoli-Terra d'Otranto. Io ringrazio l'onorevole signor ministro, perchè, sebbene di volo, ha fatto cenno a questa ferrovia da costruirsi, porgendomi così motivo di poterne parlare.

Ricordo alla Camera fatti già noti, anzi notissimi. Il Consiglio comunale di Gallipoli, nel luglio 1867, deliberò di concorrere ai lavori per la costruzione di questa ferrovia, pagando il prezzo del terreno da occuparsi nel proprio territorio; e la stessa deliberazione fu presa da altri municipi. Il Consiglio provinciale di Lecce, nel 1869, deliberò un sussidio di mezzo milione.

Questo tronco ferroviario avrebbe un'importanza commerciale, sì nazionale come estera.

Intanto si badi (e si ricordi anche dal Governo), che la Camera, nella solenne discussione fatta il 30 luglio 1870, deliberava coll'articolo 22 del progetto di legge posto in esame, e quindi accettato, al modo seguente: « È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli;

« Da Lucera a Manfredonia;

« Da Ponte Santa Venere alla Fiumana d'Atella;

« Da Giulianova a Teramo;

« L'ammontare delle multe, delle quali risulta debitrice la Società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 novembre 1864, approvata con legge dei 14 maggio 1865, numero 2259, sarà applicato come sussidio distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

Badiamo anzitutto, che così solennemente si dava al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata, la costruzione e l'esercizio di quella strada ferrata da Zollino a Gallipoli. E prego di tenere a mente questa indicazione, cioè che l'ammontare delle multe delle quali risultava debitrice la Società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge 14 maggio 1865, si applicava già come sussidio ed era distribuita in ragione dei chilometri rispettivi alla costruzione richiesta.

Intanto per quella strada nulla ancora si è fatto. Abbiamo una legge; c'è un articolo annesso, tutto dovrebbe ritenersi come cosa ormai fatta; ed invece dal 1870 in qua nulla si è fatto.

Debbo anche ricordare, che nel 1867 quei municipi fecero studiare il progetto di quella ferrovia dall'ingegnere signor Macor, il quale, esaminatolo, diceva in conclusione si dovessero spendere due milioni e mezzo.

Fuvi dopo un altro ingegnere, il quale, esaminando la cosa più a fondo, disse, che non si sarebbe speso più di un milione e 800,000 lire. Alcune case commerciali là residenti si sono riunite, affinché posta in atto una società, si mettesse in esecuzione questo progetto; il Consiglio provinciale ha fatto posteriormente anche qualche cosa in proposito; ma che abbiamo avuto delle multe, di cui si fece tanto rumore allora?

Il Governo diceva, burocraticamente o meno, non vale la pena di dirlo: *Tocca a me di esigere queste multe*. E che cosa ne ha concluso il Governo? Non ne ha fatto nulla; sicchè a leggere dei progetti, assicurati già, riguardanti il futuro, c'è da esserne spaventati. Quando l'onorevole ministro Spaventa ha lasciato le cose nostre, parlo di quelle in ordine alla strada Zollino-Gallipoli, ci ha mostrato che nulla è stato fatto. Ora, io amo sperare che l'attuale onorevole ministro non ci vorrà spaventare col non mettere niente in esecuzione a riguardo di questo progetto di legge. I quattrini vi sono; e di quelle multe, che il Governo aveva promesso di esigere, che cosa se n'è fatto? E se multe da esigere il Governo non ne ha più, non deve per questo più adempiere ad una promessa fatta davanti alla Camera? Che cosa si vuol fare in ultimo? Non si è fatto nulla. E da questo fatto, che ne è avvenuto? Che la società, la quale si doveva costituire in quei comuni, non ha più potuto costituirsi. In quei paesi si ha bisogno di conoscere, che vi è un Governo, il quale solidamente e francamente vuole eseguire ed applicare ciò che si stabilisce con legge.

Che giova parlare a quei paesi di progresso e di libertà, quando, e nella libertà e nel progresso, abbiamo delle leggi, che si mettono innanzi, e di quelle che non sono mai eseguite? Come può costituirsi una società, quando questa società, che starebbe già per sorgere, deve dire: a che costituirci, se non abbiamo nulla a sperare dell'efficacia governativa?

Io dunque, protestando, richiedo che cosa sente e vuole fare il Governo a riguardo della promessa già da lui, come Governo, fatta dinanzi alla Camera? Che cosa ha fatto finora? L'onorevole ministro certo merita lode, inquantochè vuole operare delle economie in generale; ma, a dire il vero, non posso lodarlo quando col silenzio vuole mettere da parte ciò che prima si era promesso. Questo silenzio non mi attrae troppo verso la simpatia, che ho per lui. Si tratta di cose, che sono generalmente attese: quindi, ripeto: che si farà a riguardo di questo impresa? Perchè non si stabilisce un qualche capitolo, per il quale abbia da mettersi in esecuzione ciò che prima era stato deli-

berato? Quella strada è vero o no, che è necessaria sia per la parte commerciale, sia per la parte industriale? E non è forse necessario ancora sia reso attuabile tuttociò che ci è da Lecce a Zollino, anzi da Zollino a Otranto, che per sè stesso non significa nulla? E un tale tratto non prenderebbe importanza, se non per mezzo della strada ferrata da Zollino a Gallipoli.

L'onorevole signor ministro ci ha onorati della sua presenza; io ed i miei concittadini siamo lieti di averlo veduto venire colà; ma, a dire il vero, se fosse venuto solo per i sentimenti estetici, senza poi occuparsi di quella strada ferrata, ciò ci spiacerebbe. Quindi gli dico: signor ministro, giacchè ci avete fatto l'onore di venire sino a Gallipoli ed avete veduto, che quella strada è necessaria, poichè voi stesso personalmente vi siete trovato in difficoltà e pericoli su quella linea non eseguita, signor ministro, perchè non vi applicate la vostra seria attenzione? Perchè non ci accordate la vostra simpatia governativa, affinché quella strada venga finalmente fatta? Ricordo che si tratta solo di pochi milioni, anzi gli dirò che pel Governo si tratterebbe solo di un mezzo milione di incoraggiamento. E la società verrebbe su, e tutto sarebbe eseguito.

Io quindi domando al signor ministro, che risponda a queste poche parole, e spero non risponderà col silenzio; attendo quindi la risposta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Gli onorevoli Carbonelli, Angeloni e Mazzarella mi parlarono ciascuno di leggi che da tredici anni attendono adempimento. Essi mi dicono: se non potete intraprendere subito l'esecuzione delle altre ferrovie delle quali avete parlato, eseguite almeno queste che sono portate da determinate leggi le quali da 13 anni attendono esecuzione.

Ora mi permetteranno gli onorevoli preopinanti ed amici miei, di osservare loro che sembra che questa forza d'immediata obbligatorietà quelle leggi non abbiano dal momento che mi dicono che è da 13 anni che si va innanzi come se queste leggi non esistessero.

Tuttavia io credo di avere a ciascuno di loro anticipatamente risposto allorchè, accennando a ciò che aveva detto l'onorevole mio amico Di Blasio, il quale di leggi ne può forse invocare più d'ogni altro, aveva osservato che, fra i criteri i quali guideranno il Governo nella scelta delle linee da eseguire, vi sarà pure quello degli impegni che il Parlamento abbia preso riguardo a linee determinate. Io credo che in tal modo a ciascuna delle osservazioni che mi vennero ora fatte, io abbia anticipatamente risposto; tanto più poi che, nonostante queste leggi, alcuni dei preopinanti sanno benissimo che altri, non

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

dirò leggi, ma progetti di legge si fecero come se le leggi presenti non esistessero, e si era proposto di non tenerne conto, e di sostituirvi altre leggi. Con ciò alludo specialmente a quella linea per cui insiste l'onorevole Cannella.

Vengo adesso a rispondere all'onorevole mio amico Buonomo. Egli mi ha avvertito che la cifra del miliardo che io gli scaraventai in viso, gli ha agghiacciato l'animo.

Ora davvero non credo che il linguaggio che io tenni fosse tale da agghiacciare l'animo di nessuno per quanto parlassi di un miliardo.

È invero io aveva promesso che è lontana dall'animo mio l'idea di fare economie sul bilancio dei lavori pubblici; che anzi io avevo in tal senso invocata l'autorità della Commissione generale del bilancio, come quella che essa pure mi aveva spinto a non farne.

Ciò posto, io non potrei ora a memoria fare un conto preciso all'onorevole Buonomo; ma posso dire in via generale che, se noi esaminiamo gli anni che trascorsero dal 1860 in poi, noi vedremo che in ferrovie non si è speso mai meno di 60 milioni all'anno. Dunque l'onorevole Buonomo vedrà che a tale stregua in quindici anni noi saremmo prossimi alla spesa di quel miliardo che si richiede per la costruzione delle linee che io ho accennato, e che anche in dieci anni, e meno, le principali potrebbero essere eseguite. Ciò posto, egli comprende benissimo che una diecina d'anni costituirebbero appena il tempo necessario alla loro costruzione. Epperò, ripeto, allorché io ho parlato di preferenze di certe linee, pur accennando alla spesa di un miliardo, io tenni un linguaggio ben lontano dal dover agghiacciare l'animo di chicchessia.

Del resto, ripeto a ciascuno dei preopinanti: io ho dichiarato i criteri che mi faranno procedere nella preferenza; ma, indipendentemente da questi criteri io, linea per linea, non posso aggiungere parola di più.

Questo dovrebbe soddisfare pienamente l'onorevole Mazzarella, poichè se egli ha prestato attenzione ai criteri che io esposi, agli elementi che credo utili per un apprezzamento di preferenza delle linee, egli vedrà che la sua prediletta linea Zollino-Gallipoli non può che esserne avvantaggiata.

Infatti io dissi che uno dei criteri principalissimi che devono guidare nella preferenza, è quello del concorso delle provincie e dei comuni nelle opere delle quali si tratta. Ora egli sa che la provincia di Lecce ed il comune di Gallipoli entrano ampiamente in questa via, essendo disposti a costruire per intero questa ferrovia; onde da questo lato è ben facile dare una prevalenza alla ferrovia di Gal-

lipoli. Io ho inoltre accennato ad un altro criterio di preferibilità, cioè il criterio della facilità tecnica della linea. Ora la facilità tecnica della linea milita a favore di Gallipoli. Ho parlato pure, fra i criteri, del poco dispendio; ora, il suolo che conduce da Lecce, da Zollino a Gallipoli, è tale che le espropriazioni esigeranno pochissimo dispendio. Ho accennato pure, fra gli elementi da tenersi presenti, al maggiore introito che la nuova linea può arrecare alle linee esistenti; ora, siccome la linea esistente da Zollino e da Lecce a Brindisi e Bari, per essersi oltre Zollino adottato un tracciato verso Otranto, di un reddito quasi nullo, può essere molto avvantaggiata dalla costruzione della Zollino-Gallipoli, ne viene che anche questo criterio del maggiore prodotto che le linee da farsi devono recare alle linee già fatte, viene precisamente anche esso a concorrere in favore di Gallipoli. Perciò mi pare che il più soddisfatto di tutti i preopinanti per i criteri da me tracciati come base della preferenza da darsi alle varie linee, doveva appunto essere l'onorevole Mazzarella.

MAZZARELLA. Ma io a Gallipoli, no...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Ella non ha la parola, onorevole Mazzarella.

Nessun altro avendo chiesto di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

(È chiusa.)

BUONOMO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BUONOMO. È solamente per dire che, se io non ho potuto essere abbastanza esplicito per avere la risposta dall'onorevole ministro, naturalmente deve essere stato per difetto della mia parola. Quindi io chiedeva, se una linea, la quale non domanda danaro da sborsarsi dal Governo, se questa linea debba o no dal ministro essere presa in immediata considerazione, senza che egli s'impegni questa sera in nessuna maniera, se non in questo di voler guardare da vicino questa posizione così eccezionale, che dei privati vogliono essi costruire una strada a loro rischio e pericolo, senza entrare nell'ordine comune delle strade che domandano danaro dal Governo per costruirsi ed esercitarsi.

Questa mia domanda così esplicita non ha potuto avere l'onore di ottenere dal signor ministro una risposta un poco più categorica.

Del resto io mi rimetto oggi alla sua benevolenza, alla sua cortesia, alla sua giustizia: e confido che non resterò deluso.

(L'onorevole Di Masino presta giuramento.)

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha depositato nella Segreteria della Camera i verbali e le relazioni delle elezioni dei collegi di Montecorvino e del 2° di Venezia.

L'onorevole Martelli-Bolognini avendo presentato un disegno di legge, questo sarà trasmesso agli uffici perchè deliberino se debbono autorizzarne la lettura.

Passiamo alla discussione dei capitoli del bilancio.

(Sono approvati senza discussione i cinque capitoli seguenti:)

Titolo I. — *Spesa ordinaria — Amministrazione centrale.* — Capitolo 1. Ministero (Personale), lire 707,000.

Capitolo 2. Ministero (Materiale), lire 46,000.

Lavori pubblici. — *Real Corpo del Genio civile.*

— Capitolo 3. Personale, lire 1,899,700.

Capitolo 4. Spese d'ufficio, lire 197,683.

Capitolo 5. Spese di trasferte, d'indennità, e diverse, lire 730,000.

Strade. — Capitolo 6. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, lire 8,887,500.

NICOLI. Ricorderà l'onorevole ministro per i lavori pubblici che alla fine di quest'anno, al più tardi, dovrà aprirsi l'esercizio del braccio ferroviario da Buffalora a Cosenza e che un anno dopo la strada nazionale da Cosenza a Castrovillari, parallela alla ferrovia suddetta, passerà a carico della provincia.

Ebbene da circa un anno e mezzo fa, io fui costretto di portare innanzi alla Camera i miei reclami perchè le condizioni in cui tenevasi la strada nazionale tra Cosenza ed il confine meridionale della Basilicata, erano veramente deplorabili.

È assolutamente contrario ad ogni principio di buona amministrazione e di giustizia il voler fare l'economia d'una lira, per spenderne o farne spendere domani ai nostri successori delle centinaia. Io prego l'onorevole ministro di persuadersi che la manutenzione di questa strada lascia troppo a desiderare. Un tratto di essa lungo non più di 20 a 25 chilometri reclama invano da parecchi anni le seguenti opere, cui lo Stato è tenuto per legge.

Un ponte sul Coscile in territorio di Cammerota, distrutto dalle piene del fiume; un altro sul torrente Tiro, presso Spezzano, sempre richiesto, sempre promesso, e costruito giammai; un ponte sulla Vena, vicino alla stazione di Spezzano, sostituito da qualche tempo da un ponte provvisorio di legname. Il progetto di questo ponte, indispensabile ed urgente, è stato fatto dal genio civile di Cosenza, che lo raccomandava con le più vive istanze al cessato Mini-

stero, e credo anche all'attuale; un ponte sull'Esaro presso Spezzano Albanese, la cui mancanza reca danni incalcolabili alle popolazioni.

In questo medesimo tratto di strada dovrebbero farsi dei rialzamenti in vari punti, e che la mancanza di essi quando vengono le piogge è apportatrice di fastidi e danni di ogni maniera al movimento del pubblico ed al commercio di quella contrada.

Io raccomando all'onorevole ministro di disporre che si facciano una volta questi lavori, poichè credo che non sia nè giusto, nè morale che il Governo, il quale ha l'obbligo della manutenzione quotidiana delle strade nazionali, in vista del giorno non molto remoto in cui questa strada nazionale, per la costruzione di una ferrovia, ad essa parallela e vicina, diventerà provinciale, si avvisi di mancare all'obbligo di spendere una somma come 10, gittando sulle spalle di una povera provincia la spesa di 100, cui non sarebbe punto obbligata. Ciò che è avvenuto nel tratto di strada che vi ho citato come esempio, si ripete in altri punti. Io mi lusingo che questi inconvenienti saranno fatti cessare dal mio onorevole amico Zanardelli, e lo prego di dirmi se ciò che io riferisco sia in sua conoscenza, e se abbia dato ordini perchè si rientri nel dominio della legge e del beninteso interesse pubblico.

Io gli raccomando colla più viva premura un efficace provvedimento, perchè da qui ad un anno e mezzo, o poco più, che la provincia di Cosenza dovrà sottostare al peso della manutenzione di questa strada, non sia costretta a farla da capo, affrontando sacrifici che non le spettano.

E giacchè siamo a parlare di una strada nazionale in relazione ad una ferrovia ad essa vicina e parallela, mi si permetta che, per risparmio di tempo, io volga poche parole all'onorevole ministro riguardo alla ferrovia in costruzione tra Buffalora di Cassano e Cosenza.

Io dimando all'onorevole ministro se i lavori di questo braccio di ferrovia procedano con l'alacrità da lui promessa ai Cosentini negli scorsi mesi. Si è già aperto un piccolo tratto di quella strada di circa quindici chilometri. Qualcuno vorrebbe farmi sospettare che nei lavori non vi sia la necessaria attività. Io non ci credo, perchè ho piena fiducia nelle assicurazioni dell'onorevole ministro. Ma per assicurare le popolazioni interessate, io lo prego di darmi una risposta riguardo ai lavori di manutenzione alla strada nazionale citata, e nello stesso tempo di esporre lo stato dei lavori nella ferrovia di Cosenza. Si compiacca di dirmi se egli è sicuro che la sua promessa di darci in giugno la ferrovia Buffalora-Cosenza, meno le due gallerie, sarà a-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

dempiuta, o se vi sia dubbio che occorra un tempo maggiore. Reclamo una risposta franca e degna del suo carattere.

ROMANO GD. Ho domandato la parola per deplorare la manutenzione della strada nazionale che da Vinchiaturò mena a Lucera, transitando per Gambatesa e Volturara. Questa strada potrebbe essere tenuta meglio di come lo è attualmente, non solo, ma si aggiunga che, arrivata in un punto, e propriamente a Gambatesa, questa strada è rotta ed incompleta, quindi non trafficabile. Epperò desidererei che il ministro provvedesse ed il più prontamente, non solo alla manutenzione, ma eziandio al completamento della strada stessa.

E poichè ho la parola, permetterà anche, per economia di tempo, la Camera e l'onorevole ministro, che io richiami la di loro attenzione sopra due altre cose.

Primamente, sopra il concorso obbligatorio dei comuni nelle opere stradali. Io crederei che il Ministero dovesse dare opera a che questo concorso vi fosse realmente e non rimanesse lettera morta.

Noi abbiamo nelle provincie meridionali dei paesi che hanno convenuto dei consorzi per costruire queste strade, e, tuttochè decorsi 16 anni, o poco meno, pur tuttavolta queste strade non sono ancora costruite. Accenno fra le altre alla strada che mette capo a Lucera, onde riunire il subappennino dalla parte del nord, toccando Castelnuovo della Daunia, e proseguendo poscia verso Sammarco, Celenza e Volturara. Sono tanti anni, lo ripeto, che si è formato il consorzio per fare quella strada, e, pur tuttavolta, non è finita! Ma perchè non sorvegliare le amministrazioni municipali e le autorità superiori a ciò designate? E perchè, infine, non semplificare l'organismo a ciò preposto? Tra municipi, sottoprefetture, prefetture, genio civile, Consiglio di Stato e Ministero si finisce col non conchiudere nulla o molto poco e sempre dopo moltissimi anni.

Io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra tali quistioni, affinchè questo deplorabile stato di cose cessi.

Accenno anche ad un altro bisogno a cui sa quasi dell'incredibile, di non essersi neppure provveduto dopo 16 anni dal Governo dei moderati.

Noi abbiamo nella provincia di Benevento il comune di San Bartolomeo, che è un capoluogo di circondario, e vi è la sotto-prefettura. Ebbene, lo crederanno le signorie loro, parlo a quelli che non appartengono all'Italia meridionale, che questa sotto-prefettura sta da 16 anni senza strade rotabili? Eppure non dovrebbe farsi che un piccolo tratto di circa 13 chilometri per metterla in comunicazione colla strada nazionale anzidetta al

punto detto Crocella di Motta, ovvero una strada un poco più lunga fino a Foiano, per quindi andare in Benevento, capoluogo della provincia.

Sono questi bisogni così gravi ed urgenti che non so comprendere come finora dopo 16 anni non si sia elevato in questo recinto alcuna voce perchè vi si fosse riparato. Bisogna convenire che quelle popolazioni sieno di facile contentatura! Non solo non hanno mostrato alcun lamento, ma dal loro operare nelle ultime elezioni hanno mostrato di essere contentoni di simili trattamenti! (*Si ride*)

Ma io credo nell'interesse della cosa pubblica dovere dell'onorevole ministro di occuparsene seriamente e d'urgenza.

Dappertutto ora trattasi di costruire strade ferrate, ci affatichiamo a studiare il modo di farle più presto colà dove mancano, ed intanto si lascia un capoluogo di circondario senza una strada rotabile, e malgrado ciò esigete uguali imposte!

Oh! non è della giustizia distributiva questo stato di cose, un Governo giusto e civile, come deve essere il nostro, con gli uomini del nostro partito di sinistra andati al poterè, non deve tollerarlo ulteriormente.

Io quindi raccomando vivamente e calorosamente all'onorevole ministro di portare sopra questi gravissimi bisogni la sua attenzione, e subito provvedervi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole mio amico Miceli mi ha parlato di due argomenti: uno relativo al capitolo attualmente in discussione; un altro, al quale ha accennato per analogia di oggetto, sebbene si tratti non d'una strada rotabile ma di una strada di ferro.

In primo luogo l'onorevole Miceli ha parlato della strada nazionale che va parallela alla ferrovia la quale deve congiungere Buffalora a Cosenza. Egli si è preoccupato del fatto che per l'apertura della ferrovia, questa strada venendo a cadere fra le provincie, a termini della legge sui lavori pubblici, possa essere restituita alla provincia in una condizione molto deteriorata, perchè i guasti che sono stati recati a questa strada non vengano prima riparati.

Ebbene, a questo riguardo io gli posso fare una dichiarazione generale, quella cioè, che a termini di legge deve provvedersi a che non avvengano i pericoli a cui egli ha accennato, mentre egli è per ciò appunto che si deve lasciar trascorrere un anno dopo l'apertura del tronco ferroviario, prima della restituzione. Ora in quest'anno saranno certo riparati tutti quei guasti a cui l'onorevole Miceli ha accennato, e eiò in ogni peggiore ipotesi; mentre d'altronde posso dirgli

che per quei ponti a cui egli ha fatto cenno vi sono già fin d'ora i progetti, e presto saranno riattivati.

Vengo ora alla strada ferrata di cui per associazione d'idee egli ha parlato.

Io credo che nè l'onorevole Miceli, nè gli altri deputati di Cosenza si possano lagnare del progresso che ebbero i lavori della strada ferrata di Cosenza, dopochè io mi trovo alla testa dell'amministrazione dei lavori pubblici; inquantochè in pochi mesi furono spesi parecchi milioni di lire per la strada ferrata in parola.

Io quando ebbi l'onore di visitare i Cosentini nella loro patriottica città, dissi all'onorevole Miceli ed agli altri amici deputati, che i primi 16 chilometri da Buffaloria a Spezzano-Albanese e Castrovillari essi li avrebbero percorsi in ferrovia nel recarsi al Parlamento, e parmi che la mia promessa l'abbia rigorosamente mantenuta. Inoltre io dissi loro, riguardo agli altri tronchi di cui sollecitano l'esecuzione, che circa al tronco che deve condurre dalla stazione di Spezzano-Albanese-Castrovillari a Tarsia o, dirò meglio, ad un altro punto qualunque, che dovrà costruirsi tre chilometri oltre la stazione di Tarsia, dove si farà una stazione provvisoria, questo tronco si sarebbe potuto percorrere colla locomotiva entro il giugno dell'anno venturo. Lo stesso ebbi a promettere riguardo al tronco che va da Cosenza a Macchia della Tavola. Per tal modo per quest'epoca non resterebbe sulla linea di Cosenza che da percorrere con un trasbordo e coi mezzi ordinari quel tratto per i quali occorre di fare la galleria di Colle Monco che sostituisce la galleria di Maiolungo.

Io dichiarai loro, ripeto, che nel mese di giugno, od anche di maggio prossimo, si sarebbero potuti percorrere questi due altri tronchi in ferrovia. Ora, in seguito alle sollecitazioni fatte ed ai rapporti ricevuti dall'egregio ingegnere preposto alla costruzione di quella linea, credo di poter ancora abbondare in confronto delle promesse che ho fatto; io spero cioè che nel mese di aprile potranno ambedue questi tronchi essere percorsi in ferrovia.

MICELI. Io non dubitavo punto che l'onorevole ministro avrebbe tenuto la sua promessa, e ne lo ringrazio.

PRESIDENTE. Capitolo 6...

ROMANO GIANDOMENICO. Ho domandato la parola; ho fatto alcune interrogazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusi, onorevole Romano, io non conosco quella piccola strada della quale ha parlato: con 116 mila chilometri di strade ordinarie che vi sono nel regno, io non mi ricordo precisamente il tronco cui ella ha accennato.

ROMANO GIANDOMENICO. La strada di San Bartolomeo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ripeto: non mi ricordo di questa strada di San Bartolomeo; ad ogni modo provvederò a seconda del caso.

Quanto alle strade obbligatorie, a cui l'onorevole Romano ha accennato, faccio osservare alla Camera che in quest'anno se ne fecero per 1300 chilometri, spendendovi la somma di 13 milioni; non si era mai arrivati a spendere per lo innanzi più di 9 milioni annui; quest'anno invece se ne sono spesi 13; mi pare quindi di avere adempiuto con tutta la buona volontà, per quanto mi era possibile, al mio debito.

ROMANO GD. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone intenzioni, nè mi meraviglio che non ricordi di ciò; dappochè non vi è stato mai alcuno che vi abbia richiamato la sua attenzione. Però, come egli ha ricordato due provincie per deplorare che non sieno toccate dalle strade ferrate, ed alle quali, interrompendo, mi sono permesso di aggiungere una terza, cioè quella di Molise, così desidero ricordi per meravigliare deplorando che in tutta Italia e forse in Europa, vi esiste un paese capoluogo di circondario ed avente sotto-prefettura dove non avvi alcuna strada praticabile, per modo che in tempi piovosi, per andarvi, bisogna volare, e che questo paese è chiamato San Bartolomeo; anzi, perchè lo ricordi l'onorevole ministro e la Camera, voglio dire il nome geografico tutto per intero, esso è chiamato San Bartolomeo in Galdo. Sarà da ora un tal nome il mio *Delenda Carthago!*

PRESIDENTE. Capitolo 6.

CANNELLA. Raccomanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici di avere a cuore l'ultimazione della strada Aquila-Ascoli, la quale disgraziatamente si compie a tratti non di seguito. Il primo tratto partendo da Aquila non si è fatto; se ne sono fatti dei tratti intermedi senza essere ricongiunti tra loro, e quindi inutili a tutti. Eppure la provincia d'Aquila ha pagate esattamente le sue quote annualmente, perchè questa è una strada provinciale di prima categoria.

Lo scorso anno il Consiglio provinciale stanziò nel suo bilancio la convenuta annua quota, ma ordinò di non pagarsi se non quando il Governo avesse adempito da sua parte all'impegno preso. Il passato ministro dei lavori pubblici però volle, contro ogni giustizia, che la provincia pagasse, e fu mestieri obbedire! Ora sotto la provvida amministrazione dell'onorevole Zanardelli questi inconvenienti non si ripetevano, e giustizia sarà fatta.

(Sono approvati i capitoli seguenti.)

Capitolo 6. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, lire 8,877,500.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

Capitolo 7. Concorso obbligatorio per opere stradali, lire 64,542.

Capitolo 8. Sussidi concessi ai comuni ed ai consorzi per opere stradali, lire 50,000.

Acque. — Capitolo 9. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione, lire 1,350,000.

Capitolo 10. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria, 5,178,500 lire.

Capitolo 11. Spese fisse per assegni e fitti (opere idrauliche di prima categoria d'irrigazione), lire 272,680.

Capitolo 12. Spese fisse per assegni e fitti (opere idrauliche di seconda categoria), lire 1,034,572.

Capitolo 13. Concorso per opere idrauliche consortili (terza categoria) giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici, lire 40,000.

Capitolo 14. Sussidi ai comuni e ad altri corpi morali per opere di difesa (quarta categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, ai termini dell'articolo 99 della legge suddetta, lire 130,000.

Capitolo 15. Spese eventuali per le opere idrauliche, lire 511,000.

PRESIDENTE. Bonifiche.

L'onorevole Filopanti ha facoltà di parlare.

FILOPANTI. Ho l'onore di proporre alla Camera che essa voglia stanziare nel bilancio dei lavori pubblici la modica somma di cento mila lire, perchè il ministro dei lavori pubblici possa intraprendere gli studi preliminari per il risanamento dell'Agro romano.

Voi sapete, o signori, che il nostro illustre collega, il generale Garibaldi, oltre al proporsi il generoso ed utilissimo scopo di liberare Roma dalle inondazioni, quello pure si propone della bonificazione dell'Agro romano. Sapete che la precedente Legislatura stanziò per questo grande lavoro la somma di sessanta milioni. Spero che la Legislatura presente potrà e vorrà prestamente por mano a sì grand'opera, ma spero ancora che frattanto vorrà allogare una somma assai più tenue per un lavoro d'importanza ancora maggiore. È un fatto doloroso ed umiliante per l'Italia che la sua capitale sia circondata da un vasto, squallido e pestilenziale deserto, che manda i suoi deleteri influssi anche all'interno delle mura di questa grande città.

Il risanamento della campagna romana ha quindi un'importanza grande, e sua propria non solo, ma esso è ancora la base necessaria della coltura razionale della campagna di Roma.

Il lavoro più essenziale per togliere il flagello della malaria è quello di attuare gli scoli i quali portino al Tevere od al mare le acque stagnanti, e

quella moltitudine di acquitrini che si annidano nelle conche interposte, tra colli e colli in questa grande pianura ondulata.

Nè sarà, relativamente all'importanza e grandezza dello scopo, grandissima la spesa del coordinare e completare la già grande e vasta rete di scoli esistenti.

Ma per potere anticipatamente sapere quale sarà quella spesa definitiva, bisogna incontrarne una preliminare per fare degli studi speciali, onde vedere quale possa essere il possibile importo del prosciugamento dei due principali stagni di Maccarese e di Ostia, e di altri minori paduli, e degli aprimenti di varchi agli acquitrini negli intervalli tra i colli.

Un'altra cosa egualmente dolorosa ed umiliante è che il nostro paese, quantunque sia così bello, e naturalmente fertile, abbia la popolazione più povera in Europa. Perchè? Per la insufficienza della produzione agricola. Se venissero dei nuovi Gracchi, e riuscissero ad ottenere una legge agraria la quale distribuisse in eguali porzioni i beni attuali d'Italia, oltre gli altri inconvenienti che ne nascerebbero, vi sarebbe questo che i ricchi diventerebbero poveri, ma i poveri rimarrebbero ancora tali, conciossiachè la somma totale dei cereali, delle carni, delle lane, del canape e degli altri generi necessari alla vita, è insufficiente per dare una convenevole quota di nutrimento e di vestito a tutti i 27 milioni d'individui che compongono lo Stato. Bisogna provvedervi col dare un impulso al progresso dell'agricoltura, ma principalmente col porre a coltivazione tante lande deserte o quasi deserte. Non avvi luogo più propizio per incominciare una sì grande impresa, di quello che l'Agro romano.

Per la qual cosa, o signori, concedete la somma necessaria per fare gli studi del risanamento; o se, credendo voi alquanto prematura nella sua specialità questa proposta, vogliate invitare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a presentarvi un progetto suo proprio. Con ciò farete opera onorevole per voi e salutare pel nostro paese.

MORELLI SALVATORE. L'onorevole ministro ricorderà che l'anno scorso, nella ricorrenza della discussione del bilancio dei lavori pubblici, io gli raccomandai la questione delle bonifiche nel bacino del Volturno; ricorderà ancora che ho insistito vivamente da lontano e da vicino, al suo Ministero ed a quello delle finanze per rendere giustizia ai reclami dei comuni di Carinola e Mondragone, coi quali si domanda la liquidazione definitiva. Gli dissi pure che quella questione è un imbroglio, e che dallo studio dei precedenti di cui sono depositari i municipi interessati e la Deputazione provinciale di Caserta, emergono circostanze di fatto che puz-

ziano di criminalità. E per convincersene dirò brevemente come la cosa è andata.

Il Governo borbonico in un lucido intervallo, con un decreto-legge provvide alla bonificazione di quel vasto territorio che si chiama il bacino del Volturno, proprietà demaniale dei comuni circostanti, imponendo agli abitanti una tassa eccezionale, la quale doveva cessarsi di contribuire al 1862, in considerazione certamente di proseguire l'opera mano mano coi prodotti dei beni migliorati, il cui possesso doveva senza indugio, dietro un conguaglio, restituirsi ai proprietari. Però di questo non si fece nulla, l'amministrazione irresponsabile creata per l'uopo operò a modo suo, ritenendo per sé beni e rendite, ed il Governo italiano, erede del Governo borbonico, avrebbe dovuto sentire il dovere di rettificare quell'amministrazione, restituendo i beni bonificati alle popolazioni cui appartengono, perchè la bonifica aveva fatto questo vantaggio, che un moggio di terra, il quale si affittava 30 carlini, adesso si affitta 30 e anche 40 ducati.

Sarebbe stato naturale quindi che tale plusvalenza dei terreni, dietro una liquidazione formale, dovesse per lo meno dividersi fra lo Stato ed i comuni; ma niente affatto, lo Stato ha mangiato tutto: di quella grande massa di beni, ha restituito soltanto qualche zolla: ed intanto che cosa fa ora? Esige coattivamente come fondiaria la tassa che fu imposta allo scopo della bonifica, la quale è già compiuta; e mentre esso è possessore della massa dei sopraddetti beni, ed è debitore perchè usufruisce gli estagii decuplicati, domanda, non ai proprietari dei pochi fondi quotizzati, ma a comuni interi la plusvalenza del poco suolo restituito. In quest'anno migliaia e migliaia di contadini, di gente povera, sono afflitti dalle persecuzioni fiscali coi ruoli, messi fuori per pagare la così detta plusvalenza.

Onorevole ministro, il caso è grave tanto che io non esiterei ordinare per l'uopo in omaggio alla moralità ed alla giustizia un'inchiesta parlamentare (*Oh! oh!*), o un'inchiesta giuridica.

Non dicano *oh!* signori, perchè il caso è grave, ripeto, e dovete alla prudenza civile del prefetto, e dell'intendente di Caserta, ed anche un po' alla mia cooperazione, se dall'imprudente ed inopportuna intimazione degli indicati ruoli di plusvalenza non siano nati dei disordini.

È dunque in nome della pace pubblica, e del decoro del Governo dei miei amici, che io supplico lei signor ministro ed il collega delle finanze di voler sospendere i ruoli di plusvalenza fino alla liquidazione finale, essendo generale convincimento che lo Stato da essa risulterà debitore. E quando ciò non possa aver luogo, siate equi, uniformatevi

all'annata poco fertile, e ordinate che la somma sia pagata con respiro a sconti annuali dai possidenti dei beni quotizzati, e non già da intere popolazioni fra cui sono maggioranze di piccoli agricoltori che non hanno da mangiare, perdio!

Io dico agli Italiani: pagate le tasse giuste, perchè senza le tasse non si può governare, ma non posso permettere che il Governo riscuota ciò che non gli è dovuto per legge, e che più non restituisca quello che deve alle povere popolazioni.

Spero che gli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici studino per regolare con una nuova legge la materia delle bonifiche tanto vitale per l'Italia, e da uomini probi, coscienziosi, e patrioti distinti, non sottoscrivano precedenti che disonerebbero questa amministrazione, come ne hanno vituperate altre.

PRESIDENTE. L'onorevole Baccelli ha facoltà di parlare.

BACCELLI. Ho domandata la parola per ringraziare l'onorevole Filopanti che si è compiaciuto tornare sulla questione del bonificamento dell'Agro romano. Forse, se avessi potuto saperlo, lo avrei pregato anche di più a non parlarne in questo momento. Imperciocchè, essendo cotesta una questione che se interessa la intera nazione, interessa specialmente Roma, tutti i deputati romani sarebbero interessati sull'istante a prendere la parola per caldeggiare, com'è debito loro, le opere del bonificamento, e pregare il Governo perchè alla fin fine metta mano ai lavori. Sdebitatomi verso l'onorevole Filopanti, io debbo dire che noi, avendo pur sempre demandato, specialmente da questi banchi, al Governo qualche cosa per l'Agro romano, ora nutriamo la piena fiducia che l'onorevole Zanardelli, il quale è così degnamente preposto ai lavori pubblici, vorrà quanto prima presentare il progetto almeno per un parziale bonificamento dell'Agro romano. Imperciocchè taluni disegni che sono troppo vasti, che esigono miliardi e centinaia di migliaia di braccia, sono disegni per opere di là da venire, ma non certo per quelle che possono farsi ai tempi nostri. È bene contentarsi del poco, purchè col poco s'incominci presto.

Ora, più che altra volta non fu, spero che l'opera verrà finalmente attuata. E certo anche l'illustre nostro collega, il generale Garibaldi, che ha tanto caldeggiato il grande disegno, sarà lieto che alla perfine si muova un passo verso questa attuazione, la quale racchiude tanta mole di grandi e vitali interessi per la nazione tutta, e singolarmente per la capitale.

Quindi io credo che, fino a quando l'onorevole ministro non presenterà egli un progetto di legge, sul

quale noi potremo discutere argomento siffatto, e spero che, secondo le date promesse lo presenterà ben presto, noi, pur nuovamente ringraziando l'onorevole Filopanti che ha risolledata la questione, dobbiamo aspettare fidenti il momento opportuno per dire le nostre idee sul proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

LA PORTA, relatore. L'onorevole Baccelli mi ha prevenuto nelle parole benevoli che io intendevo rivolgere a chi l'ha preceduto, parlando della bonificazione dell'Agro romano, all'onorevole Filopanti.

Ora voglio far riflettere all'onorevole nostro collega, che veramente la sede della sua proposta sarebbe sulla parte straordinaria del bilancio, e che trattandosi di una cifra superiore alle 30,000 lire, la proposta della medesima deve, per la legge di contabilità, essere presentata alla Camera con uno speciale disegno di legge.

Poichè ho la parola, tengo a debito, nell'ordine storico dei fatti, di dire: che quest'importantissima questione della bonifica dell'Agro romano fu anche oggetto delle preoccupazioni dei predecessori degli attuali ministri. Fino dal 1872 fu nominata una Commissione amministrativa ministeriale, la quale, studiando la questione delle bonifiche dell'Agro romano, propose che per giungere a questo grande scopo si formassero consorzi col concorso del Governo.

Per parte mia reputo, e credo d'essere in questo interprete della Commissione del bilancio, che la bonificazione dell'Agro romano è una questione che s'impone alla responsabilità del Governo. Siamo a Roma, e dobbiamo pensare alla salute della città che è capitale del regno d'Italia. Certamente l'onorevole ministro per i lavori pubblici terrà conto di tutti i lati di questa questione, del lato tecnico, del lato amministrativo, del lato finanziario. Sono certo che i suoi studi e le sue cure saranno rivolte alla questione della bonificazione dell'Agro romano, come si rivolsero con tanto zelo alla questione del Tevere, avendo egli già colla somma di 60 milioni dato impulso ai grandi lavori che la nazione invoca per la città di Roma.

FILOPANTI. Rendo volentieri omaggio agli sforzi fatti nella precedente Sessione dagli onorevoli deputati romani, ed in particolar modo dall'onorevole Baccelli, per promuovere la grande impresa della bonifica dell'Agro romano.

Io mi sono limitato ad una proposta più modesta e più ristretta, che può stare da sè, cioè gli studi preliminari e speciali pel sistema di scoli che deve essere la base che precederà la bonifica dell'Agro romano.

Spero che la Camera vorrà prendere in considerazione la mia proposta, e che il ministro vorrà dare il suo parere autorevolissimo in proposito, malgrado la possibile inopportunità, per parte mia, di aver fatto questa proposta nella parte ordinaria, piuttostochè nella parte straordinaria.

Confesso che io mi sono sentito autorizzato a ciò dall'esempio di molti miei colleghi, i quali hanno parlato di questioni speciali anche prima che si aprisse la discussione sui singoli articoli del bilancio. Ad ogni modo, poichè ho mosso la questione, non vorrei che fosse rigettata per un sì piccolo motivo, cioè per averla io mossa nella parte ordinaria del bilancio anzichè nella straordinaria.

CAVALLETTO. Prendo la parola per raccomandare all'onorevole ministro che il progetto di una legge sulle bonifiche, che da molto tempo si studia, venga finalmente presentato al Parlamento.

Noi discorriamo di bonificazione dell'Agro romano, ma se non abbiamo una legge che regoli i modi e i mezzi di eseguire le bonificazioni, e determini le competenze passive delle spese, difficilmente potremo riuscire a qualche scopo utile. È necessario che ci sia una legge sulle bonificazioni, la quale, se sarà studiata in relazione ai bisogni che ha l'Italia di migliorare e sanificare tanti terreni che sono palustri, insalubri, gioverà assai all'incremento della pubblica prosperità.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Gli onorevoli miei amici Filopanti e Baccelli possono essere sicuri che la questione della bonifica dell'Agro romano a nessuno sta a cuore in grado maggiore che a me non stia. Imperocchè io sento non meno di chicchessia che una città la quale si gloria fra quante ne esistono sulla faccia del globo dei suoi monumenti incomparabili, deve offrire quello che omai si sforza di ottenere anche ogni piccolo villaggio, un sano soggiorno, e questa sana dimora noi dobbiamo fare ogni sforzo affinchè sia offerta a cittadini e stranieri dalla capitale d'Italia.

Ciò posto dirò all'onorevole Filopanti che io sono ben lieto di aderire ai suoi desiderii, cioè a cominciare gli studi necessari allo scopo di poter in seguito adottare delle disposizioni di legge per il bonificamento dell'Agro romano. A queste disposizioni non avevo pensato prima, e forse può essere inopportuno pensare anche al momento attuale, inquantochè l'onorevole Salvagnoli, il quale, credo, ha fatto parte della Commissione che era stata nominata per studiare codesto problema, nello scorcio della passata Sessione aveva d'iniziativa parlamentare presentato al Senato analogo progetto di legge che non so se in questi giorni, dacchè

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

è nuovamente aperto il Parlamento, sia stato ripresentato.

TROMPEO. Sì, sì, l'ha ripresentato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ad ogni modo io accetto di buon grado di fare gli studi ai quali ha accennato l'onorevole Filopanti. Osservo però che non si potrebbe nè nella parte ordinaria e nemmeno nella parte straordinaria del bilancio accettare la proposta che l'onorevole Filopanti ha fatta, poichè trattandosi di spesa che eccede le 30,000 lire non può essa formare argomento di stanziamento in bilancio ma occorrerebbe un progetto di legge speciale.

Può però egli vedere come appunto nella parte straordinaria del bilancio, per questi studi di bonifica, al capitolo 123 sono impostate 20,000 lire. Con queste 20,000 lire questi studi potranno essere all'uopo incominciati, e nel bilancio definitivo potrà anche essere, occorrendo, accresciuta codesta somma. In ogni modo, ove non bastasse, per una somma maggiore converrebbe, ripeto, a termini della legge di contabilità, provvedere con un apposito progetto di legge.

Ciò posto devo rispondere pure brevi parole all'onorevole Morelli, il quale mi ha parlato ora delle bonifiche del Volturno con quell'interessamento il quale fa sì che presso di me anche fuori di questa Aula batta continuamente siffatto chiodo; nel senso, cioè, che abbiano ad essere restituite ai contribuenti di quella bonifica certe tasse che essi hanno pagate.

Veramente potrei rispondere essere questa una cosa che riguarda l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Tuttavia accennerò che l'onorevole Morelli avrà intrinsecamente tutte le ragioni, ma pur troppo queste ragioni, per quanto giuste, allo stato attuale delle cose incontrano ostacoli nella natura delle leggi, le quali sono leggi borboniche, e che molto facilmente possono presentare gli inconvenienti a cui accennava l'onorevole Morelli.

MORELLI SALVATORE. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Morelli infatti dice che deve essere restituita ai proprietari, i quali hanno pagato quella tassa, l'imposta del *moggiatico*, inquantochè essendosi verificata l'eventualità della *plusvalenza* per molti terreni bonificati, questi devono essere restituiti, ed è inoltre il caso di far pagare le spese della bonifica a coloro che ottengono il maggior valore dai beni bonificati.

Ma l'onorevole Morelli non può dimenticare che fino al presente l'imposta da pagarsi come dipendente da una *plusvalenza*, si riferisce ad una *plusvalenza* diversa da quella che darà luogo al congruaglio definitivo. Questa *plusvalenza* si riferisce alla

così detta imposta *rettificata*, il cui provento va a favore della bonifica, mentre la *plusvalenza* che deve servire ad indennizzare i proprietari contribuenti, non può aver luogo che nella liquidazione finale, a bonifica finita, il che non si è peranco verificato.

Io credo quindi che molto miglior consiglio sarebbe quello di ricorrere all'espedito, a cui accennava l'onorevole Cavalletto, cioè ad una legge generale di bonifica. Abbiamo di questa legge un vero e grande bisogno. In materia di bonifiche non c'intendiamo nemmeno nei termini. Io, occupandomi delle bonifiche del Napoletano, ho dovuto imparare un nuovo vocabolo che non conosceva dapprima, nel senso in cui si adopera, il vocabolo: *confidenza*. Questa parola *confidenza* io veramente non l'avevo conosciuta altro che in un senso morale. La *confidenza* invece in materia di bonifiche napoletane è nient'altro che il *consorzio*, o il *comprensorio*, come con vocabolo che alla sua volta sarà incompreso in altre parti d'Italia, chiamasi in Lombardia: quindi si può dire che in tale materia noi non c'intendiamo nemmeno nel linguaggio. D'altronde le bonifiche in alcune parti d'Italia si riferiscono anche ai ripari dei fiumi; mentre in altre non comprendono se non ciò che tende a ridare i fondi a coltura.

Per questi motivi e ben più ancora per equiparare gli aggravii impari secondo le diverse leggi, questa unificazione delle leggi di bonifica la credo veramente utile per non dire indispensabile. Ora, riguardo a questa legge, forse non è esatto il dire coll'onorevole Cavalletto, che si vada studiando; perchè so che da un pezzo non vi si studia più. Ma dovrà invece essere ristudiata non meno sotto l'aspetto teorico ed economico che sotto l'aspetto giuridico, ed io di buon grado farò di occuparmene affinchè venga profondamente studiata la materia per modo da potere al più presto presentare alla Camera un progetto di legge.

MORELLI SALVATORE. Intantochè l'onorevole ministro dei lavori pubblici si occuperà a redigere una legge, come è mio desiderio, prego il suo onorando collega, ministro delle finanze, perchè sospenda la esecuzione dei così detti ruoli di *plusvalenza* che si sono imposti a gente cui non ne incombe il dovere.

Mi spiego in poche parole, e ripeto quello che ho detto testè per far più chiara la posizione della questione ai due ministri presenti ed alla Camera.

Nel 1855, mi pare, il Borbone di Napoli fece un decreto col quale stabilì che tutti i demani comunali del bacino del Volturno che erano in condizione malagevole, palustre, fossero bonificati.

Per quest'uopo impose ai cittadini di quei luoghi una tassa speciale.

Questa tassa doveva aver termine nel 1862, ma fu riscossa anche dopo quell'epoca, ed il Governo da quei terreni che prima davano 30 carlini a moggio, adesso ne esige 30, e 40 ducati all'anno.

Ora, naturalmente sarebbe stato giusto che il Governo avesse dato a quei comuni la metà, un terzo della plusvalenza o avesse restituito i fondi, come era obbligato, imponendo loro, se ci fosse stato il caso dietro liquidazione, la plusvalenza stessa.

Ma la cosa non è così. Qui si tratta che il Governo tiene tutto in mano; alcune zolle di terra, è vero, per quieto vivere le ha restituite a taluni comuni quotizzandole a 100, a 200 contadini, ed intanto dice ad intere popolazioni: la tassa e la plusvalenza non debbono pagare soltanto quei che godono i beni quotizzati, ma tutti i comuni, tutti i cittadini anche collocati fuori la zona di bonificazione; e questi alla loro volta soggiungono: come dobbiamo pagare noi una obbligazione che non abbiamo contratto: voi c'imponete come fondiaria una tassa speciale che doveva aver termine il 1862, voi vi usufruite la gran parte dei nostri fondi bonificati, e poi per quel poco che avete restituito, invece di rivolgervi ai possidenti delle quote, volete infelicitare un'intera comunanza?

Ecco la questione, onorevole signor ministro, e in essa sono involuti 2, 3, 4 mila contadini.

Pensateci, l'annata è troppo triste per gli agricoltori, e l'onorevole ministro delle finanze lo sa meglio di me, perchè ha il regno d'Italia fra le dita (*Si ride*), quanto siano scarsi i raccolti e come siano inopportune le imposizioni ingiustificate ed ingiustificabili.

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, mi pare che ella potrebbe riservarsi la parola in occasione della discussione del bilancio delle finanze.

MORELLI S. Rispondo all'onorevole presidente, che la materia che io tratto, essendo comune ai ministri dei lavori pubblici e delle finanze, vedendoli ambidue presenti ora alla Camera, mi avvalgo di questa occasione per interessare e l'uno e l'altro all'esame dei fatti che vi si rapportano.

Senza precludermi quindi la via di esercitare anche il mio diritto di rappresentante della nazione sul bilancio delle finanze, quando il caso lo richiegga, io scongiuro gli onorevoli Depretis e Zanardelli a volerla far finita con la stomachevole questione delle bonifiche del Volturno, sospendendo i ruoli e completando la liquidazione. Così confonderanno gli avversari comuni, i quali ci addossano una responsabilità che non abbiamo, e così pure essi renderanno giustizia e daranno pace a quelle popolazioni, e tanto più me l'auguro dalla loro pro-

bità politica, inquantochè essi sanno meglio di me, che il malcontento condensato rovescia i Governi, come la benedizione dei popoli prospera ed allunga la vita dei ministri. (*Bene!*)

BUONOMO. Vorrei fare una raccomandazione sulle bonifiche. Per le bonifiche c'è una legge speciale. In realtà esse sono fatte a carico e spese dei paesi che ne profitano.

Io accetto la promessa che si voglia studiare da capo questa materia, ma per ora, mentre i paesi pagano, è il Governo che ha sopra di sé il carico di fare il progetto e la valutazione delle spese occorrevoli da pagarsi dagli interessati. Ora ci sono gravissimi reclami per i quali si dice che spesso queste opere fatte da persone incaricate dal Governo, sono poi disfatte da esse medesime, perchè le trovano malfatte, e quindi un fare e rifare tutto a carico dei contribuenti speciali. Dunque prima raccomandazione è che questi disordini sieno per migliore solerzia allontanati.

La seconda raccomandazione è che, siccome molti hanno avuti dei danni, nella esecuzione appunto delle opere di bonifica, codesti danni non sono stati finora indennizzati, sebbene reclamati dagli interessati. Questa raccomandazione, spero, non sarà indarno alla benevolenza del signor ministro, perchè è un affare di equità, di giustizia.

Un'ultima raccomandazione. Per una ragione indipendente dai contribuenti speciali, alcuni anni la loro tassa specifica non è esatta dal Governo. Ho detto senza colpa dei contribuenti, ma la non esazione della tassa per alcuni anni non fu neppure per qualche ragione di generosa tolleranza; sibbene avvenne per lo scompiglio che i registri della tassa patirono nel passaggio da una prima amministrazione speciale ad un'altra, e poi ad un'altra, dove oggi si sta.

Per questa ragione le amministrazioni governative non si sono trovate nel caso di sapere come esigere questa tassa speciale. Per condizioni proprie del Governo è dunque avvenuto il fatto che alcuni anni sono passati senza che la tassa speciale sia stata contribuita, quando, in un momento, adesso, si chiede il pagamento di tutto l'arretrato in una volta. Con le forme eccezionali della presente nostra legge fiscale delle tasse tutto questo ha gettato la costernazione in quei contribuenti. Io vengo quindi ora a reclamare e a raccomandare che, in vista di un caso eccezionale la cui ragione esiste nell'interesse e nelle condizioni dell'amministrazione governativa, e non nella colpa dei contribuenti, si possa ottenere che l'arretrato si paghi sì, ma si paghi a rate annuali, cioè in quella forma che si renda possibile, perciocchè non sarebbe tollerabile

pagare l'arretrato tutto in una volta. Ecco le raccomandazioni che io faccio agli onorevoli ministri, e non posso dubitare che eglino non le accolgano benevolmente.

PRESIDENTE. Capitolo 16. Assegni e indennità fisse al personale di bonifica, lire 133,000.

(È approvato.)

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 17. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,103,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Angeloni.

ANGELONI. Dirò brevissime parole per fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde non dimentichi l'importantissima rada di Manfredonia, e faccia in modo che possa essere migliorata. Rifletta che 500 chilometri di spiaggia da Ancona a Bari non hanno che due porti di ricovero, cioè Ortona, per cui pur si fa qualche spesa, e Manfredonia pel quale non si fa nulla, malgrado che fosse la rada più bella e sicura dell'Adriatico. Si destini adunque una somma o per l'escavazione del porto, o per qualche altro miglioramento nella banchina, prelevandolo o da questo capitolo o dal seguente.

Nell'ora tarda, e nella fretta che si ha per giungere in tempo a votare tutti i bilanci, non intendo soffermarmi a fare la storia di quel porto, ricordando che altra volta pure si riconobbe la sua importanza mercè la legge del 31 dicembre 1864, che destinava 74 mila lire per costruzione di talune opere; opere poi perdute interamente con interimenti e con la mancanza di altre costruzioni sussidiarie; nè infine facendo rilevare la giustizia di una spesa da cui attendono il commercio marittimo e le industrie di quei paesi un miglioramento delle misere loro condizioni. E di queste condizioni l'onorevole ministro ha ben potuto rendersi conto allorchè onorò di sua visita la città di Manfredonia, i cui cittadini ricordano con riconoscenza le affettuose parole e le generose e patriottiche promesse sue. Ed avrà visto non solo il bisogno d'importanti costruzioni marittime, ma anche la necessità del risanamento di quell'agro palustre, che distende i suoi miasmi micidiali lungo tutta la base occidentale del promontorio garganico, con danno grandissimo di quelle popolazioni, e della produttività del paese, accresciuto altresì dalla mancanza delle comunicazioni ferroviarie con la linea interna per Foggia.

Studii pertanto l'onorevole ministro tutti codesti importanti argomenti, e sono sicuro che le speranze di quelle contrade non resteranno deluse.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Riguardo ai porti, se vi ha località che meriti l'attenzione del Governo è certamente quella di Manfredonia, in quanto che

io personalmente ho veduto che quasi quasi non vi entrano nemmeno le barchette, tanto quel porto è interrito. Ma appunto perchè è tanto interrito i relativi provvedimenti difficilmente potrebbero essere oggetto della spesa cui si riferisce questo capitolo, poichè una escavazione ordinaria diventerebbe inutile; nondimeno io studierò se e quando si possa venire a rimedi più efficaci e radicali per quest'importantissimo porto.

Aggiungo poi che riguardo al porto di Manfredonia la questione potrà essere meglio risolta quando si possa a pro di Manfredonia risolvere la questione delle ferrovie.

DAMIANI. Temendo che possa divenire un titolo di deferenza la visita fatta a certi luoghi dall'onorevole ministro, avendo egli avuto occasione di tener conto di tutti i bisogni che maggiormente apparivano, credo di dover ricordare qualcuno di quei luoghi che non ebbero la fortuna di essere visitati dal signor ministro, non ostanti le insistenze che gli vennero fatte da molte parti. Dico questo perchè temo che il fatto di non essere stati visitati quei luoghi dal signor ministro, possa in certo qual modo danneggiarli, e questo timore mi è confermato dal vedere come a qualche capitolo non fu portato quell'aumento che pure era stato promesso, e che pure risponde ai più imperiosi bisogni di quelle località.

Io accenno alla cifra che si vede in bilancio per l'escavazione dei porti; l'aumento invero vi è, ma è tale, mi permetta il signor ministro di dirlo, che ad alcuno può parere piuttosto un'ironia, anzichè un vero vantaggio per l'escavazione.

La cifra è ben meschina, si tratta solo di 83,000 lire per i porti della Sicilia e del Napoletano.

Si è detto tante volte che la spesa che compare in bilancio per l'escavazione dei porti, precisamente di quelli del mezzodì, se ne sfugge in gran parte in quanto che se ne impiega moltissima per il trasporto di materiale: quello che resta propriamente applicato all'escavazione, è ben povera cosa, e mi pare non possa punto avvantaggiarsi dell'aumento che in quest'anno l'onorevole ministro Zanardelli vi ha introdotto.

In verità, se vi fosse tempo di farlo, sopra questa importante materia, estenderei le mie osservazioni, ma non mi sembra nè l'ora, nè la circostanza.

Avrei sul proposito qualche osservazione anche da muovere all'onorevole relatore La Porta, in quanto che lo trovo molto meno preoccupato di quello che io pensava, della posizione che, per effetto di queste disposizioni, si fa ai porti della Sicilia, non escluso il suo, cotanto importante.

Però mi affida la raccomandazione che l'onore-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

vole La Porta fa al Ministero, che sia presentato lo stato del materiale.

Io credo che il suo concetto suoni così: cioè che egli voglia prendere le mosse da questa circostanza onde fare più tardi quelle proposte che potranno una buona volta condurci ad ottenere che nel nostro bilancio la spesa per la manutenzione dei porti, non rappresenti così povera cosa e tale da farla comparire piuttosto per un'ironia anzichè per un provvedimento utile.

LA PORTA, *relatore*. In poche parole io spero di persuadere l'onorevole mio amico Damiani che la Commissione generale del bilancio non ha lasciato di preoccuparsi di questa parte importantissima del servizio del Ministero dei lavori pubblici. Ed egli, leggendo le poche parole della relazione del bilancio, che riguardano la questione attuale, troverà che si sono domandati gli inventari del materiale mobile, e la dotazione, cioè il fabbisogno dei porti, appunto per avere gli elementi onde dimostrare se le somme che sono stanziare in bilancio possano bastare all'escavazione ordinaria dei porti.

L'onorevole Damiani non ignora che, appunto per la scarsezza del materiale effossorio si spendono, in questo capitolo, molte somme per il trasporto di cavafanghi da uno ad un altro porto, e quindi la spesa che effettivamente cade per l'escavazione su questo capitolo viene diminuita anche da questa deduzione.

Io ho voluto, ripeto, preoccuparmi della questione in generale, poichè la Commissione del bilancio si occupa di tutti i servizi di escavazione senza particolarità. Io qui non rappresento nè il mio, nè il suo porto, me lo perdoni, ma tutti i porti d'Italia, i quali hanno lo stesso diritto alla considerazione del Governo. E per poter vedere se i porti d'Italia hanno la dotazione necessaria di materiale mobile e domandare alla Camera, che, per questo articolo come per tutto il capitolo dell'escavazione accresca gli stanziamenti, oggi insufficienti, la Commissione generale del bilancio ha detto le parole che io ho ora accennate.

D'AMICO. Mi riservo in occasione più praticamente opportuna di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sulla condizione dei porti dello Stato. A proposito del capitolo che stiamo discutendo, *Manutenzione e riparazione dei porti*, io ho domandato la parola per richiamare specialmente l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulla condizione delle nostre spiagge e dei porti di quarta classe.

Sin dalla legislazione passata la Camera ha riconosciuto la necessità di una modifica alla legge sulle opere pubbliche a favore delle spiagge e dei

porti di quarta classe. Nelle condizioni in cui la legge del 1865 ha messi questi piccoli porti, noi andiamo annualmente distruggendoli, come distruggiamo tutte le nostre spiagge.

Si tratta per lo più di piccoli comuni, i quali non hanno assolutamente i mezzi di provvedere a quel porto od a quella spiaggia che la natura ha loro dato, e molto meno poi di provvedere ai bisogni propri con creazioni artificiali.

Quindi domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se egli crede che sia necessaria una modificazione a questo riguardo alla legge del 1865, e se è disposto a presentarla.

Lo prego poi quando farà il bilancio rettificativo per il 1877, di aggiungere a questo capitolo una somma per provvedere a certi urgentissimi bisogni di mantenimento dei piccoli porti e soprattutto delle spiagge dello Stato.

Io non voglio tediare la Camera, ad ora così tarda e colla premura che abbiamo di votare i bilanci, così svolgere l'argomento gravissimo cui ho accennato: mi riservo, come ho detto in principio, di ritornare sulla questione dei porti in generale.

DEL GIUDICE G. Io voleva rivolgere in brevissimi termini una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e mi era iscritto sul capitolo 23, che mi pareva il sito opportuno; ma giacchè l'onorevole D'Amico ha sollevato adesso la questione, approfitterò dell'occasione per farla brevissimamente.

Nella tornata dell'8 marzo 1867 coi miei amici Borruso e Florena proposi un ordine del giorno che la Camera votò, richiamando l'attenzione del ministro sull'opportunità di studiare i modi più convenienti per venire in aiuto della costruzione e della manutenzione dei porti di quarta classe, per quindi presentare analogo progetto di legge alla Camera.

Io so che il predecessore dell'onorevole Zanardelli nominò una Commissione.

Ma, per dir vero, nei tempi andati, nominare una Commissione, suonava mettere le cose nel dimenticatoio; era una specie di formula somigliante alla nostra per le petizioni di *invio agli archivi*. Infatti in due anni credo di sapere che questa Commissione si è riunita due volte soltanto: probabilmente adesso avrà anche cessato di esistere.

Io sono sicuro che l'onorevole ministro Zanardelli vorrà, colla sua solita vigoria, promuovere lo studio di quest'importante questione, per essere al caso di presentare poi un progetto di legge alla Camera.

Io quindi lo invito a nominare una nuova Commissione, se crede, giacchè adesso le Commissioni pare che rispondano alla missione che è loro affi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

data: desidererei anche una sua parola di sicurezza a questo proposito.

ELIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ELIA. Non voglio far perdere un tempo prezioso alla Camera, mi limiterò soltanto a fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè a ricordare che nel 1863 fu decretata dalla Camera la costruzione di un bacino di carenaggio, che poi fu sospeso dopo essersi spese lire 700,000 che rimarrebbero perdute se non si continuasse quest'opera d'utilità nazionale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole mio amico Damiani ha quasi supposto che i luoghi che io non vidi cogli occhi miei possano essere in minor grado oggetto delle sollecitudini mie e del Ministero. Stia certo che ciò non è, poichè, indubbiamente, per il Governo non vi sono parzialità riguardo alle varie parti dello Stato, non vi sono due categorie di provincie, non vi sono i figli di Lia ed i figli di Racheie; ma ogni contrada, ogni terra dello Stato viene certo considerata e trattata alla medesima stregua. (*Bene*)

Riguardo alla somma di 182 mila lire, le quali vennero da me chieste in aumento di questo capitolo per escavazione di porti, avendo io testè parlato di *confidenze* in senso insueto, parlerò ora di confidenze nel senso consueto, farò, cioè, una confidenza all'onorevole Damiani e alla Camera. Dirò che ho sostenuto una lotta coll'onorevole mio amico il ministro per le finanze, poichè in questo capitolo io volevo introdurre una somma ben maggiore delle 182 mila lire che ho potuto in fatto introdurre.

Non ho potuto fare di più per ragioni che la Camera potrà benissimo comprendere ed apprezzare.

Ad ogni modo quello che posso dire si è che forse l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio e ministro per le finanze aveva ragione per un motivo pel quale in altra proporzione ho ragione io stesso di chiedere di più. Infatti le 70,000 lire di più in questo capitolo che io intendeva stanziare, a volere essere sinceri, non avrebbero fatto nè caldo nè freddo.

Per le escavazioni ordinarie dei porti, come mi sembra accennasse colla sua molta competenza l'onorevole D'Amico, per le escavazioni ordinarie dei porti nelle condizioni in cui questi si trovano, tanto la somma di 182,000 lire, che la somma di 252,000 lire significano assai poco. Non si tratta infatti soltanto, per far opera efficace, di mantenere i fondali al livello in cui si trovano attualmente, ma si tratta di renderli tali che, per le condizioni commerciali dei porti, siano soddisfacenti. Ora, sapete che cosa risulta da studi che in proposito si sono fatti al

Ministero? Risulta che per mettere i nostri porti in condizioni normali di profondità occorrono venti milioni.

Ora, come sintesi, come corollario di ciò che ebbi ad esprimere, conchiudo dicendo che accetto la raccomandazione fatta dall'onorevole D'Amico, essendo pur vero ciò che ha detto l'onorevole Del Giudice, che cioè quella tale Commissione la quale è stata nominata per i porti, non ha fatto molto lavoro. Per quanto mi consta, non tenne due sedute, come diceva l'onorevole Del Giudice, ma una sola nell'agosto 1875, e in una sola seduta, è facile il rilevarlo, si può fare ben poco lavoro. Ad ogni modo questa Commissione io farò di ricostituirla affinché questo lavoro che l'ordine del giorno dell'8 marzo 1875 aveva tracciato alla Camera sia effettivamente eseguito.

Si è pure parlato, dietro l'iniziativa che era stata presa dalla Commissione del bilancio, dell'inventario del materiale effossorio. A tale riguardo io accetto l'incarico che mi viene dalla Commissione del bilancio, e da alcuni onorevoli deputati: quest'inventario anzi è già pronto, ed io non avrò che a presentarlo come mi venne chiesto. Soltanto osservo che cotesto inventario non mostrerà una grande ricchezza; in quanto che, per ottenere un materiale che risponda discretamente al bisogno, può calcolarsi che occorra spendere un milione e mezzo.

DAMIANI. Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni che ebbe la cortesia di darmi. Però mi sia concesso in questa occasione di rispondere qualche cosa intorno al provvedimento che egli aveva proposto, e che fu modificato dal signor ministro delle finanze.

Perchè i porti del nostro paese possano essere ridotti, per quanto riguarda i fondali, nelle condizioni di quelli di altri paesi, v'è bisogno di una spesa di 20 milioni. Il ministro dei lavori pubblici avrebbe proposto una somma superiore di 70 mila lire a quella posta ora in bilancio, ma il ministro delle finanze vi si oppose in vista della spesa tanto maggiore che occorreva per la sistemazione dei fondali nei nostri porti.

In verità io non posso credere un solo istante che il signor ministro delle finanze si sia opposto per questa ragione, giacchè avrebbe dovuto considerare che sarebbe stato più utile aumentare la cifra proposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Quanto poi all'importanza che ha la diminuzione di una somma per la escavazione ordinaria dei porti, io potrei fare considerare al signor ministro dei lavori pubblici, e in specie al signor ministro delle finanze, giacchè pare che egli sia il principale

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'11 DICEMBRE 1876

oppositore di spese su questo capitolo del bilancio, che quantunque sieno necessari i 20 milioni per mettere in assetto i porti del regno, pure si presenta il caso di pochi porti che con pochissima spesa potrebbero offrire al paese nuove sorgenti di ricchezza; potrebbero poi soprattutto offrire alla navigazione luoghi di salvezza; potrebbero infine affidare le popolazioni di alcune provincie d'Italia che è pensiero inalterato del Governo quello di venire in soccorso delle loro legittime esigenze.

Io spero che la spesa proposta dal ministro dei lavori pubblici, per ciò che concerne l'escavazione dei porti, non trovi in avvenire tanto rigore nell'onorevole ministro delle finanze, che conosce tanto la situazione di tutte le provincie del regno, che tanto ama, e che tanto, anzi ha detto, predilige le isole.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Una parola soltanto. Mi dimenticavo dire che avrò presenti le dichiarazioni fatte dal mio onorevole amico Damiani.

(Sono approvati i seguenti capitoli:)

Capitolo 17. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,103,000.

Capitolo 18. Escavazione ordinaria dei porti, lire 1,250,000.

Capitolo 19. Personale subalterno pel servizio dei porti, lire 95,000.

Capitolo 20. Pigionì pel servizio dei porti, lire 2700.

Capitolo 21. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 568,000.

Capitolo 22. Personale pel servizio dei fari, lire 172,000.

Capitolo 23. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F), lire 179,000.

PRESIDENTE. Annunzio alla Camera che l'onorevole deputato Corte ha mandate le sue dimissioni da membro della Commissione pel regolamento della Camera. Siccome questa aveva deferito alla Presidenza l'elezione di quella Giunta, dichiaro che a vece dell'onorevole Corte è nominato l'onorevole Carcani.

Strade ferrate. Capitolo 24...

Molte voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Poichè la Camera lo desidera, si rimanderà il seguito di questa discussione a domani.

MUSSI GIUSEPPE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MUSSI GIUSEPPE. Anche a nome della Commissione del bilancio pregherei la Camera a prendere una deliberazione sull'ordine dei suoi lavori.

La seduta d'oggi ci avrà persuasi che, con tutta la buona volontà del mondo, i deputati debbono pure esaminare con sufficiente ampiezza i bilanci, e che non è possibile spingere la brevità al di là di certi confini. Perciò ho l'onore di proporre alla Camera che per domani non si alteri l'ora della seduta, perchè la Commissione generale del bilancio ha bisogno di portare tutta la sua attenzione sopra alcuni bilanci, la cui relazione è quasi compiuta; ma che, cominciando da domani, si sospenda il lavoro degli uffizi, il quale non può riuscire molto efficace...

Voci. Non ci sono più gli uffizi!

MUSSI GIUSEPPE... e che da dopo domani in poi si tengano due sedute, una dalle 10 alle 12, l'altra dalle due fino a quando la Camera crederà di sedere.

PRESIDENTE. La Camera prenderà quella decisione che crederà necessaria perchè i suoi lavori procedano speditamente.

Però debbo far riflettere che quando la seduta cominciasse al tocco e terminasse alle 6 e mezzo, avremmo un lavoro di cinque ore e mezzo, mentre con due sedute interrotte credo che si avrebbe un lavoro minore. (*Segni di assenso*) Ad ogni modo, ripeto, la Camera deciderà come stimerà meglio.

Voci. A mezzogiorno!

MUSSI GIUSEPPE. Allora io modifico la mia proposta, e domando che la seduta cominci al mezzogiorno preciso.

Una voce. Domani o dopo domani?

MUSSI GIUSEPPE. Per domani non si può cambiare l'ora dell'apertura della seduta, perchè la Commissione generale del bilancio ha già preso un impegno e non potrà esaminare una relazione di bilancio, se non sarà in grado di raccogliersi dalle 12 al tocco.

PRESIDENTE. Domani adunque la seduta comincerà al tocco.

La seduta è levata alle 6 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Verificazione di poteri;
- 2° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1877 del Ministero dei lavori pubblici;
- 3° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1877 del Ministero dell'interno;
- Del Ministero di grazia e giustizia;
- Del Ministero della pubblica istruzione;
- 4° Relazione di petizioni.