

XVI.

TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni. = Congedi. = Convalidamento delle elezioni dei collegi di Andria, Ravenna 2°, Cuneo, Girgenti, Ortona, Palermo 2°, Ascoli, Pisa, Lucera e Bari — Annunzio del deposito alla Segreteria delle relazioni della Giunta sulle elezioni dei collegi di Jesi, Fabriano e Scansano. = Telegramma del vice-presidente Spantigati, da Genova. = Convalidamento della elezione del 2° collegio di Venezia, e deliberazione di ballottaggio per quella di Montecorvino Rovella. = Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1877 — Istanze dei deputati Bigliani, Sperino e Cannella sul capitolo 24, e spiegazioni del ministro per lavori pubblici — Sul capo dei telegrafi i deputati Parenzo, Canzi, Pissavini, Simoni e Morelli Salvatore fanno istanze e domande, cui rispondono i ministri per l'interno e per lavori pubblici — Spiegazioni del ministro e dei deputati Torrigiani e La Porta, relatore — Raccomandazioni, istanze e osservazioni del deputato Cavalletto sul capitolo 37; del deputato Taglierini sul capitolo 66 bis; dei deputati Grimaldi, Canzi, Angeloni e Fazio sul capitolo 70; dei deputati Napodano, Friscia, Pepe e Chimirri sul capitolo 82; dei deputati Di Pisa e Correale sul capitolo 83; al titolo relativo alle acque, dei deputati Piccoli, Cavalletto, Ghinosi e Dall'Acqua; al capitolo 99 del deputato Diligenti, al titolo delle bonifiche, del deputato De Renzis; al capitolo 124, del deputato Ungaro; al capitolo 125 dei deputati Mazzarella, Grimaldi, Damiani e Carbonelli; al capitolo 133 bis, del deputato Melchiorre — Risposte del ministro ai vari oratori sui diversi capitoli, e del relatore La Porta — Approvazione dei capitoli fino al 153, ultimo. = Il deputato Balegno presenta la relazione sullo stato di prima previsione del Ministero della guerra pel 1877.*

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

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

1336. Sallicano Giuseppe, agente delle imposte dirette di Adernò domanda siano a lui estese le benefiche disposizioni della legge 16 febbraio 1862, per la valutazione nel collocamento a riposo degli anni di servizio prestati senza rilascio di ritenuta, o quanto meno di essere riammesso in tempo a fare il versamento richiesto.

1337. Gli impiegati del già Consiglio generale degli ospizi della provincia di Salerno, espone le condizioni create agli impiegati degli ospizi dal regolamento 20 agosto 1864, fanno istanza perchè si provveda al miglioramento della loro posizione con legge apposita, ed accordando loro i vantaggi concessi ai funzionari delle prefetture.

CANCELLIERI. Chiedo l'urgenza per la petizione 1336, della quale si è letto testè il sunto.

Questa petizione è presentata dal signor Sallicano Giuseppe, agente delle imposte dirette di Adernò, il quale chiede di essere equiparato agli altri impiegati contemplati nel regio decreto 16 febbraio 1862, od almeno di essere ammesso a godere del beneficio accordato col regolamento 7 aprile 1851, e col sovrano rescritto 1859 agli impiegati d'intendenza.

(I deputati Cefali, Pizzolante e Polti prestano giuramento.)

PRESIDENTE. Domandano un congedo, per ragioni di pubblico servizio: l'onorevole Ceresa di 5 giorni, l'onorevole Pasquale di 4; per malattia, l'onorevole Ferrara di un mese; per sventura domestica, l'onorevole Capo di 15 giorni.

(Sono accordati.)

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

La Giunta delle elezioni, nella tornata del 12 corrente, ha verificato non esservi proteste nei processi verbali delle elezioni seguenti :

Girgenti — La Porta Luigi.

Lucera — Romano Giandomenico.

Palermo, 2° collegio — Tumminelli Agostino.

Ortona — Melchiorre Niccola.

Cuneo — Correnti Cesare.

Ascoli Piceno — Zanardelli Giuseppe.

Pisa — Depretis Agostino.

Andria — Brin Benedetto.

Ravenna, 1° collegio — Baccarini Alfredo.

Bari delle Puglie — Crispi Francesco.

La Camera prende atto della validità di queste elezioni, e si dichiarano validamente eletti i deputati, dei cui nomi ho dato lettura.

La Giunta delle elezioni ha dichiarato di avere depositato nella Segreteria della Camera, perchè ciascuno ne prenda cognizione, le relazioni sulle elezioni dei collegi di Jesi, Fabriano e Scansano.

Il vice-presidente Spantigati, arrivato in Genova colla Commissione, la quale fu incaricata di rappresentare la Camera ai funerali del duca di Galliera, telegrafa che la deputazione arrivò a Genova e vi fu cordialissimamente ricevuta.

Si procede all'appello nominale.

(*Il segretario Del Giudice fa la chiamata.*)

La Camera essendo in numero, procederemo oltre nei lavori.

DELIBERAZIONE SOPRA DUE ELEZIONI.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni, dopo avere esaminato gli atti della elezione del 2° collegio di Venezia, ha adottate le conclusioni di cui si va a dare lettura.

PISSAVINI, segretario. (Legge)

Collegio 2° di Venezia.

« La Giunta,

« Ritenute regolari le operazioni del primo scrutinio ;

« Ritenuto in via di fatto che al secondo scrutinio, per la elezione del deputato del 2° collegio di Venezia, si presentarono 889 elettori ; che l'onorevole Giambattista Varè ebbe 437 voti, e l'onorevole commendatore Antonio Sandri voti 429, per cui il Varè riuscì eletto colla maggioranza di voti otto ;

« Ritenuto che furono contestate tre schede su cui apparisce il nome di Varè, e cinque quello del Sandri, per cui non aggiungendo pure le tre schede al Varè, ma le cinque al Sandri, il Varè resterebbe sempre in maggioranza ;

« Ritenuto che una sola protesta fu fatta sì nel verbale come separatamente, che cioè apertasi l'urna si riversarono le schede sul tavolo, e quindi senza premettere la numerazione di esse, tutti contemporaneamente i membri del seggio apersero le schede, ponendole in gruppi separati a seconda del nome, con che sarebbesi violato l'articolo 84 della legge elettorale ;

« Ritenuto in diritto : che risulta dal verbale, per attestazione dello stesso protestante scrutatore Mangiarotti che il fatto è avvenuto per sola inavvertenza e sicuramente senza la intenzione di violare le norme regolamentari a scopo di commettere arbitrii in favore dell'uno o dell'altro dei candidati, e che il numero delle schede corrispondeva a quello dei votanti.

« Che ciò stante non fu vulnerato il disposto di legge spettando appunto agli scrutatori spiegare i bollettini ;

« Propone ad unanimità di voti che la Camera convalidi la elezione del 2° collegio di Venezia nella persona dell'onorevole Giambattista Varè. »

PRESIDENTE. Non facendosi opposizione, pongo a partito le conclusioni della Giunta.

(Sono approvate.)

La Giunta per le elezioni, dopo avere esaminato gli atti della elezione del collegio di Montecorvino Rovella, la quale era contestata, propone alla Camera le conclusioni delle quali si darà lettura.

QUARTIERI, segretario. (Legge)

Collegio di Montecorvino Rovella.

« Esaminati gli atti della elezione del deputato avvenuta nel collegio di Montecorvino Rovella, da cui risulta che, al seguito del ballottaggio proclamato per effetto della prima votazione del 5 novembre 1876, veniva proclamato il signor Antonio Giudice, come quegli che nella seconda votazione del 12 stesso mese riportò maggior numero di voti a fronte del suo competitore signor Luigi Minervini ;

« Veduti i reclami del 19 e 25 novembre 1876, il primo del signor Luigi Dini, ed il secondo dei signori Carmelo e Gaetano Sorgenti, Uberti, Felice, Fortunato e Pasquale Naddea diretti a sostenere doversi annullare la elezione, ed ordinarsi il ballottaggio fra i signori Giudice e Dini Luigi, avendo costui riportato un numero di voti maggiore di quelli attribuiti al Minervini con cui si era già proclamato ed eseguito il ballottaggio come si è detto ;

« Intese le ragioni dei difensori esposte alla Giunta così in sostegno come in confutazione degli anzidetti reclami ;

« Ritenuto che, a prescindere da ogni esame in merito dei fini di non ricevere allegati contro i reclami anzidetti per difetto di forma, di questo non

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

può la Giunta preoccuparsi dal momento che coi reclami non si fa che ripetere quello che già risulta dedotto in forma di contestazione della regolarità delle operazioni elettorali giusto il verbale 5 novembre 1876 dell'ufficio principale di quel collegio;

« Ritenuto in fatti che dal verbale sopra citato risulta che i voti delle cinque sezioni del collegio furono così computati ed attribuiti.

« Giudice Antonio 255

« Minervini Luigi 218

« Dini Luigi di Gennaro 138

« Dini Luigi 84

« Dispersi 37

« Ritenuto che ciò nondimeno fu proclamato il ballottaggio tra Giudice e Minervini malgrado che l'elettore signor Russomondo avesse formalmente protestato affinchè cumulandosi i voti di Dini Luigi fu Gennaro nella persona di Dini Luigi si proclamasse il ballottaggio fra Luigi Dini e Antonio Giudice;

« Ritenuto che in realtà le ragioni del Russomondo sono fondate in diritto ed in fatto;

« Visto che non è applicabile l'articolo 88 della legge elettorale poichè i voti dati al signor Luigi Dini non possono dichiararsi nulli atteso che vi era sufficiente la indicazione del candidato che s'intendeva eleggere; ed infatti gli uffizi delle tre sezioni di Montecorvino, Eboli e di San Cipriano ritennero validi i voti espressi per Luigi Dini del pari che le altre due sezioni di Giffoni, Valle Piana ritennero validi i voti espressi per Luigi Dini fu Gennaro;

« Ritenuto altresì che se per l'articolo 86 della mentovata legge l'uffizio della 1^a sezione che è l'uffizio principale del collegio, è chiamato a procedere alla ricognizione generale dei voti validi e legali dell'intero collegio, torna incomprendibile come nel fatto in quistione l'uffizio principale di Montecorvino avesse potuto eccepire la sua incompetenza quando trattavasi semplicemente di aggiungere i voti espressi nelle diverse sezioni per Luigi Dini sia con l'indicazione della paternità, sia senza di essa;

« Ritenuto che quello del signor Luigi Dini era una candidatura nota nel collegio, e che essa era stata indicata senza paternità, e così annunciata dai giornali e dai proclami elettorali: si aggiunga che il signor Luigi Dini è di famiglia di uno dei paesi del collegio, e di altro omonimo non si è dimostrata la esistenza, mentre l'elettore Russomondo allegava che nessuno altro ne risultava iscritto nelle liste elettorali senza essere contraddette dal controprotestante Massei;

« Considerando che lo stesso ufficio di Montecorvino nel funzionare per quella sezione prima che avesse funzionato come ufficio di ricognizione, aveva

cumulato sotto il nome di Luigi Dini sessantaquattro voti risultanti dalle schede scrutinate con o senza indicazione di paternità, tanto gli era sembrata indifferente una tale circostanza;

« Ritenuto inoltre che se anche al signor Minervini Luigi si volessero attribuire altri quattro voti che gli uffizi non gli attribuirono perchè mancanti d'indicazioni sufficienti, il proclamato ballottaggio sarebbe stato sempre illegale perchè con lo stesso criterio avrebbero dovuto attribuirsi al signor Luigi Dini altre cinque schede che gli uffizi non gli attribuirono, e che pure evidentemente gli appartenevano;

« La Giunta riconoscendo che i due candidati che nella votazione del 5 novembre ottennero il maggior numero di voti, furono i signori Antonio Giudice e Luigi Dini, ad unanimità deliberò che a termini dell'articolo 92 della legge 17 dicembre 1870 si proceda a nuova votazione di ballottaggio fra i suddetti Antonio Giudice e Luigi Dini nel collegio di Montecorvino Rovella. »

PRESIDENTE. La Camera ha intesa la lettura delle conclusioni della Giunta quanto all'elezione del collegio di Montecorvino Rovella, per una nuova votazione di ballottaggio.

Se non vi sono opposizioni, le metto ai voti.

(Sono approvate.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PER IL 1877 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione per il 1877 del Ministero dei lavori pubblici.

Strade ferrate. — Capitolo 24. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese fisse), lire 355,800.

L'onorevole Bigliani ha facoltà di parlare.

BIGLIANI. Relativamente al presente capitolo, mi credo in dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un inconveniente, che credo gravissimo per le popolazioni della valle del Belbo.

Fino dai primordi del compimento della ferrovia tra Alessandria e Cavallermaggiore, credo nel 1864, fu stabilito un convoglio che partendo da Alessandria alle ore 9 di sera, in perfetta coincidenza col l'arrivo dei convogli diretti di Torino, di Milano e di Genova, conduceva alle loro case tutti quei viaggiatori i quali, partiti col convoglio del mattino, nello stesso giorno potevano comodamente ritornare ai loro focolari. Due anni or sono fu sop-

presso tale convoglio, e che ne derivò da ciò? Ne derivò che gli abitanti di 27 comuni, compresi sei capoluoghi di mandamento, cioè Oviglio, Mombaruzzo, Incisa Belbo, Nizza Monferrato, Canelli e Santo Stefano Belbo, popolati di 56,000 o 60,000 abitanti piuttosto agiati, e dediti al commercio, non ebbero più la possibilità di compiere in un solo giorno la gita di andata e ritorno tra i loro rispettivi paesi e gli importanti centri di Torino, Genova e Milano, siti ad una distanza non maggiore di 80 chilometri circa, e questo con grave loro danno, con grave loro spesa, e con grande perdita di tempo, restando così per essi quasi illusoria la istituzione dei biglietti di andata e ritorno quotidiani.

Questi abitanti reclamarono ripetutamente ai passati ministri, che il cielo conservi per lungo tempo, ma lontano da quel banco, ma non ebbero mai la fortuna di avere una risposta.

Spero pertanto che il ministro attuale, penetrato dell'importanza di quest'argomento, e dei bisogni di quelle popolazioni, non che delle esigenze loro tanto più giuste in quanto che sentono ancora ora il peso dei sacrifici che hanno dovuto incontrare per la costruzione di questa strada in cui il Governo non contribuì per nulla, vorrà prendere in considerazione il suesposto e provvedere in proposito.

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole Bigliani ha fatto qualche osservazione relativamente all'orario da Alessandria a Cavallermaggiore, e mi disse che sono tre anni che venne levata una corsa serale.

Trattandosi di corsa che esisteva soltanto tre anni addietro, egli comprenderà come non ne sia informato. Osservo però che attualmente vi sono cinque corse di andata e ritorno; tuttavia, siccome la linea da Cavallermaggiore ad Alessandria è una linea discretamente fruttifera, io mi informerò per vedere se vi sia modo di fare ancora di più appagando i suoi voti.

SPERINO. Io desidero presentare due preghiere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. La prima è relativa all'orario della strada ferrata Torino-Cuneo-Saluzzo. Quando le strade ferrate appartenevano al Governo, quella linea era percorsa in due ore. Quando cadde nelle mani dell'amministrazione dell'Alta Italia, non si può più percorrere quella linea in meno di tre ore, ed anche più. Avviene una fermata di mezz'ora a Cavallermaggiore, di altra mezz'ora a Savigliano, le quali fermate si potrebbero senza dubbio ridurre di molto con vantaggio dei viaggiatori. Secondo il nuovo orario, c'è un treno diretto per Savona, ma arrivati a Cavallermaggiore si deve aspettare un'ora e più che passi

il convoglio *omnibus* che viene da Torino per trasportarli a Savigliano-Saluzzo-Cuneo.

Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a vedere se non sarebbe possibile di prolungare quel treno diretto per tutta la linea di Cuneo, od almeno porlo in miglior rapporto col convoglio di Cavallermaggiore per Savigliano, Cuneo e Saluzzo. In tal modo sarebbero molto favoriti i mercati delle città di Savigliano, di Fossano, di Cuneo e di Saluzzo: sarebbero così rese contente quelle popolazioni.

Ancora una preghiera, e sarà l'ultima.

Quando il Governo ha ceduto la strada ferrata di Cuneo alla società dell'Alta Italia, quando questa strada ferrata di Cuneo apparteneva ancora alla società concessionaria, e fu poi dal Governo ceduta alla società dell'Alta Italia, venne stabilito per legge che sarebbero state conservate le officine in Torino e nelle altre località, ossia in Savigliano, dove lavoravano più di 300 operai. La società dell'Alta Italia, alla quale stava poco a cuore l'industria nazionale, fece venire dall'estero una gran parte dei materiali che occorrevano per l'esercizio delle strade ferrate, persino i vagoni, e così chiuse interamente le officine di Savigliano.

Ora che per buona sorte dell'Italia le strade ferrate ritornarono al Governo, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di far sì che la popolazione di Savigliano possa aver presto i vantaggi di quelle officine, che fu promesso con legge doversi conservare. E questa preghiera io l'appoggio con due argomenti di utilità pubblica.

Un benemerito cittadino, il signor avvocato Claudio Calandra, ex-deputato al Parlamento, il quale recò tanti vantaggi all'Alta Italia per aver giovato all'igiene ed all'agricoltura ricavando acqua nei vari strati sotterranei, rinvenne nelle terre di Levaldigi sopra Savigliano una quantità considerevole di acqua, una quantità che oltrepassa i 500 litri per ogni minuto secondo. Ora, aggiungendo questa considerevole quantità di acqua ricavata dai lavori del Calandra a quella già esistente, e di cui valevansi le officine di Savigliano, si avrebbe una forza motrice considerevole, mercè la quale si potrebbe stabilire nelle officine di Savigliano un opificio di grande importanza, e di utilità pubblica.

Aggiungasi ancora che in quella località il legname è a modico prezzo. Esso può venire ricavato non solamente dai paesi adiacenti, ma dai monti vicini, e facilmente venire trasportato a Savigliano dalle due strade confluenti di Cuneo e Saluzzo. Quindi, anche sotto quest'aspetto, l'officina di Savigliano darebbe dei vantaggi considerevoli.

Saranno fra breve presentati all'onorevole mini-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

stro dei lavori pubblici i documenti relativi a quanto ebbi l'onore di esporre alla Camera; ed io spero che, nell'interesse della provincia di Cuneo, il signor ministro vorrà riattivare al più presto possibile l'officina della stazione di Savigliano.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. All'onorevole Sperino io debbo dare presso a poco la medesima risposta che rivolsi testè all'onorevole deputato Bigliani.

Osservo però in generale che, riguardo al numero delle corse, ed alla velocità sulle ferrovie, i desiderii delle popolazioni sono sterminati; ed ogni giorno io ho una miriade di questi reclami.

Quando nei luoghi ora percorsi dalle strade ferrate vi erano le diligenze, eravi una sola partenza al giorno, non movevasi alcun reclamo, si era soddisfatti di questa unica partenza, come ancora avviene in quei paesi che non sono dotati di ferrovia. Ora, introdotta la strada ferrata, nemmeno le quattro partenze si ritengono più sufficienti.

Io dico questo in linea di osservazione generale; perchè, del resto, io, notando che la linea, della quale ha parlato l'onorevole deputato Sperino, ha quattro corse tanto di andata che di ritorno, non intendo dire che non sia possibile ottenere per essa di più. Visto che l'introito chilometrico della via medesima è di 19 mila lire al chilometro, non mi rifiuto di vedere se per questa parte si possano introdurre dei miglioramenti.

Analoghe osservazioni debbo soggiungere per quanto concerne la velocità.

Trattasi di 88 chilometri di via che si percorrono in circa tre ore con treni *omnibus*, quindi v'è una velocità effettiva di quasi una trentina di chilometri. Ciò posto, questa velocità effettiva diventa naturalmente minore in quanto sulla linea sono maggiori di numero le stazioni intermedie, le quali sono realmente non poche. Vi hanno infatti undici stazioni intermedie, quindi anche con una normale velocità di corsa, la velocità effettiva diventa necessariamente più limitata; è quindi naturale che si desiderino dei treni ferroviari di maggiore velocità.

Continuamente vengo richiesto di rendere più brevi i tragitti. Ma d'altra parte in tutti i punti intermedi si domandano delle fermate, il che se si facesse, i treni diretti verrebbero ad essere tutti treni *omnibus*. Tutto ciò dimostra quanto siano in conflitto gli interessi delle varie popolazioni poste sopra una linea; le une vogliono una grande velocità, le altre che si abbia a fermarsi dovunque. Devesi in conseguenza cercare di conciliare gli interessi degli uni cogli interessi degli altri, ma ciò sino

al punto che sia possibile compatibilmente col prodotto della ferrovia.

Fatte queste osservazioni, non rifiuto di esaminare se si possa accrescere la velocità ed il numero delle corse, come desidera l'onorevole Sperino; ma noto altresì in linea generale che a tale riguardo il Governo non ha piena balia di disporre ed imporre.

Per ciò che concerne gli opifici di Savigliano, so quanto fossero un tempo attivi; so quanti siano gli elementi così efficacemente enumerati dall'onorevole Sperino per una maggiore floridezza futura di quelle industrie. Egli può stare certo che, come ho sempre fatto, aiuterò, per quanto posso, l'industria nazionale; lo farò non solo per dovere, ma per sentimento e desiderio vivissimo del rifiorimento delle patrie industrie. Nei contratti di cui si stanno facendo gli studi per la concessione dell'esercizio delle ferrovie, si procura di introdurre disposizioni le quali tendano appunto a tutelare, a favorire, a sviluppare le industrie nazionali, che sono tanta parte dell'avvenire della nazione.

SPERINO. Ringrazio il signor ministro.

CANNELLA. Vorrei pregare l'onorevole ministro di dire se ha dato qualche provvedimento ad un voto espresso dal Consiglio provinciale di Aquila, col quale si domandava il regolarizzamento della corsa da Aquila a Pescara, poichè il treno della sera, quello delle 4 15, arriva a Pescara in un'ora in cui non v'è nessun diretto.

Si domandava semplicemente che si fosse stabilita una corsa che fosse in coincidenza coi diretti, altrimenti i passeggeri che arrivano da Aquila restano in mezzo alla via senza aver dove andare durante la notte.

Questa corsa si sarebbe potuto stabilire la sera alle 10 per trovarsi alle due del mattino a Pescara e quindi proseguire avanti. Nella notte si sarebbe potuto fare a meno di fermata in tante stazioni che vi sono su quella linea, e fermarsi solo alle stazioni di Molina, Solmona, Popoli, Chieti. E quindi alle due del mattino si sarebbe in perfetta coincidenza coi treni provenienti da Bologna e da Otranto.

Desidererei dall'onorevole ministro una risposta per sapere cosa intenda di fare.

PRESIDENTE. Capitolo 24. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese fisse), lire 355,800.

ANGELONI. L'onorevole mio amico Cannella aveva chiesto delle informazioni importanti all'onorevole ministro, non si tratta che di una facile modificazione all'orario attuale da Aquila a Solmona e Pescara; lo pregherei di essere così gentile da darle.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, la prego a voler rispondere alle domande dell'onorevole Cannella.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io credo di essere stato abbastanza chiaro. Gli orari, le fermate, le partenze sono commisurabili e commisurate all'importanza e al prodotto delle linee. Io posso assicurare gli onorevoli deputati che s'interessano di questa linea che ne esaminerò l'introito e farò in modo che allo stesso introito risponda la desiderata frequenza dei treni.

CANNELLA. Non è questa la questione. Si tratta semplicemente di cambiare l'orario. Si tratta di mutare la partenza del treno che passa alle quattro e di quello che passa alle nove. Gli introiti saranno sempre gli stessi. È questione di orario e di comodo dei viaggiatori. È questo quello che domandiamo e nulla più.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Egli è evidente che le coincidenze di cui si parla, debbono avere parecchi obbiettivi. Ora se una coincidenza favorisce un luogo, un altro ne viene ad essere probabilmente pregiudicato. Dunque, ripeto, tutti questi interessi devono essere conciliati e conciliati compatibilmente con l'introito che le singole linee danno.

Sotto questo punto di vista, e non altro, io esaminerò, col desiderio di soddisfare gli esposti bisogni, le questioni di cui hanno parlato gli onorevoli preopinanti.

CANNELLA. Grazie!

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni il capitolo 24 s'intende approvato.

(È approvato, come come lo è del pari il seguente.)

Capitolo 25. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili), 55,000 lire.

Capitolo 26. Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Spesa obbligatoria), lire 2,100,000.

PARENZO. Forse si troverà meno che opportuna la questione a cui io accenno in questo momento. Prego la Camera di considerarla frutto della mia nessuna esperienza parlamentare e di porgermi benevola attenzione in vista dell'importanza dell'argomento. È una questione di libertà che io intendo di sollevare e di sottoporre ai riflessi dell'onorevole ministro.

Questa questione si collega direttamente coi regolamenti che sono in vigore per il servizio telegrafico nella parte che riguarda la corrispondenza privata telegrafica. In questi regolamenti si contengono norme tali che sono in diretta opposizione coi più elementari principii di libertà, non solo, ma anche coi principii di diritto.

Il regolamento 10 dicembre 1865 all'articolo 15 contiene questa disposizione. Il Governo si riserva la facoltà di arrestare la trasmissione di qualsiasi dispaccio privato che sembrasse pericoloso per la

sicurezza dello Stato e che fosse contrario alle leggi del paese, all'ordine pubblico o ai buoni costumi, con obbligo di avvertirne subito il mittente. Questo controllo può farsi in qualsiasi ufficio telegrafico di partenza, intermedio o di arrivo, salvo il ricorso all'amministrazione centrale, che decide senza appello.

L'articolo 44 contiene quest'altra disposizione:

« Il Governo s'impegna di prendere tutte le disposizioni necessarie per assicurare il segreto delle corrispondenze e il loro regolare indirizzo, ma dichiara che non assume alcuna responsabilità per il servizio della telegrafia. »

Il regolamento 11 aprile 1875, che ha abrogato tutti gli altri regolamenti, meno quello del dicembre 1865, si riporta a quest'ultimo e quindi mantiene queste stesse disposizioni ribadendole e riconfermandole.

Io so, o signori, che è gravissima la questione della corrispondenza privata telegrafica di fronte al grande sviluppo che ora essa ha nei rapporti civili e commerciali; so il pelago di questioni che questo argomento solleva, sia nel campo del diritto civile, sia nel campo del diritto commerciale e perfino nel campo del procedimento penale; e come non si possa richiedere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che così su due piedi dica che cosa esso intenda di fare sull'argomento.

Ma se è di difficile soluzione la questione di organizzare il servizio della corrispondenza privata telegrafica in relazione al maggiore sviluppo che questo servizio ha preso nei rapporti civili e commerciali; se è pur difficile risolvere la grave questione della responsabilità governativa in proposito, vi è una questione, però che noi tutti sentiamo, una questione di facile soluzione, una questione di libertà, sulla quale sono sicuro che avrò dal ministro le più chiare ed esplicite dichiarazioni.

Noi tutti sentiamo, o signori, che il segreto della corrispondenza telegrafica si collega con una delle più preziose libertà, che è accordata ai cittadini, ed io sono certo, o signori, che tutti noi siamo concordi nel disapprovare le disposizioni regolamentari, di cui ho dato lettura poco fa, le quali quella libertà menomano e annichilano. Tutti sentono e sanno, senza che io mi perda a citare fatti particolari, che da lunghissimi anni in Italia di queste disposizioni regolamentari si usa, ma ciò che è peggio, si abusa; tutti sentono e sanno quanto siano numerosi i fatti per cui le comunicazioni private vengono sottoposte ad una censura preventiva.

Io non faccio colpa ad alcuno di avere usato di queste disposizioni. Io so che se è vera la sentenza di Montesquieu che « gli uomini cattivi fanno cattive le leggi anche ottime, » e credo però altret-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

tanto vero che le cattive leggi possono fare cattivi gli uomini buoni, ed io credo che bisogna rompere gli strumenti, rompere le armi piuttosto che mutare gli schermitori. Bisogna togliere dai regolamenti le disposizioni illiberali che ho citate per togliere l'occasione e la tentazione anche ai migliori di valersene quando che sia.

Quindi senza citare, ripeto, alcun fatto particolare, credendo di rispondere ad un bisogno universalmente sentito, io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici che mi può essere maestro in fatto di principii liberali e che ha per tanti anni sostenuto questi principii da questi banchi, se egli sia disposto a presentare quando che s'ia un progetto di legge, oppure a modificare i regolamenti per assicurare efficacemente la libertà ed il segreto delle corrispondenze telegrafiche private. (*Bene!*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Parenzo ha osservato assai giustamente che in Italia manca una legge telegrafica. Questo bisogno di una legge la quale unifichi le più importanti disposizioni regolamentari che male si lasciano affidate a semplici regolamenti, trattandosi di un servizio non solo sì importante ma sì delicato come è il servizio telegrafico, questo bisogno di una legge, ripeto, è riconosciuto da lunga pezza, e l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio, in una delle sue magistrali relazioni sul bilancio dei lavori pubblici, aveva invocato appunto che si presentasse un progetto di legge il quale regolasse il servizio telegrafico.

Ciò posto, io, che non dimentico raccomandazioni sì autorevoli le quali partirono in altri tempi dagli stessi onorevoli miei colleghi, ho posto il pensiero a formulare appunto un progetto di legge relativo a questa materia.

Molte sono le questioni di vario genere che vi si collegano, questioni economiche, finanziarie, giuridiche, e questioni anche supreme, come benissimo ha detto l'onorevole Parenzo, questioni supreme di libertà.

Ora a questo riguardo io dichiaro ed assicuro senza alcuna esitanza che, anche in materia di telegrafi, quei medesimi principii di libertà che ho sempre professato su quei banchi (*Accennando a sinistra*) li professo non meno sul banco dei ministri. (*Bene!*) Aggiungo anzi che se in questa materia si potesse ravvisare la libertà come pericolosa, io amerei nonostante ripetere con un grande scrittore: *malo periculosam libertatem*; ma io credo che i pericoli della libertà, in questa stessa materia, siano stati per lo addietro soverchiamente esagerati. E invero certi segreti affidati ai fili telegrafici hanno l'aria di essere segreti e non sono tali,

perchè i veri segreti non si affidano al telegrafo, ed anzi vi hanno telegrammi che si scrivono artificialmente ed appositamente in un determinato modo, perchè si sa che si controllano e si leggono, onde si cerca di trarre in inganno.

Io dunque credo che gravi pericoli in questa materia non ve ne siano; ma, ripeto, essa è così grave che deve essere maturamente esaminata. Io, nonostante, fin d'ora non ho difficoltà a dichiarare che in questo progetto di legge sono personalmente disposto a far sì che, ad esempio dell'Olanda, del Belgio e dell'Inghilterra, anche in Italia sia introdotto, nel massimo grado possibile, il principio della libertà e del segreto telegrafico. (*Benissimo!*)

CANZI. Io desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, sopra un desiderio, direi quasi universalmente sentito nel paese, affinchè sia introdotto l'uso delle cassette e francobolli telegrafici.

L'uomo d'affari subisce molti disturbi in conseguenza dei regolamenti vigenti nello spedire un dispaccio. Io credo che se si mettesse nei grandi centri una o più cassette telegrafiche nelle quali si potessero gettare i dispacci con i francobolli come si fa per le lettere, io credo che ciò sarebbe cosa utile per tutti e forse giovevole anche per lo Stato, perchè la facilità aumenta sempre l'uso. Quindi pregherei l'onorevole ministro a volere stanziare in bilancio una somma, la quale non sarebbe nemmeno grave, perchè si facessero i francobolli necessari.

Io crederei inoltre che sarebbe conveniente ridurre la tassa per i telegrammi semplici. Il commerciante, in generale, non ha bisogno di scrivere molte parole per i suoi affari. Una parola o due gli bastano; *comprate o vendete, ecc.* Dunque o vorrei che il telegramma semplice fosse di sole 10 parole, e che nello stesso tempo fosse ridotta la relativa tassa al limite che si pratica in Svizzera, vale a dire a 50 centesimi, con l'aggiunta di 10 centesimi per ogni parola di più.

Ora vorrei osservare un'altra cosa. Esiste una convenzione telegrafica internazionale; esiste, ma non si sa dove sia.

Un semplice cittadino che voglia averla non ci riesce. Io l'ho cercata presso la stamperia Reale, presso tutti i librai di Milano, ho scritto a Roma e non ho potuto averla. Io domando come mai una convenzione che interessa tutti quelli che hanno affari in Italia, non si possa avere; e pregherei l'onorevole ministro a voler dare delle disposizioni, perchè nelle direzioni compartimentali se ne tenesse un certo numero di copie a disposizione di quelli che ne volessero fare acquisto.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

Ma questo è il meno male ; il peggio si è che, in conseguenza di questa convenzione telegrafica, i cittadini italiani sono nella assoluta impossibilità di farsi restituire le tasse per dispacci spediti, e che non sono mai giunti a destinazione. Questo è un fatto. Per quanti reclami sono stati fatti, indubitatamente molte e molte migliaia di lire giacciono nelle casse di altre nazioni, per telegrammi i cui destinatari non li hanno mai ricevuti. Io non so se sia colpa della convenzione, ma ad ogni modo prego l'onorevole ministro a volersi occupare di questa cosa ; se è colpa della convenzione lei ci penserà a domandarne la modificazione a tempo opportuno ; se invece la cosa dipende dal modo con cui la convenzione è applicata, prego l'onorevole ministro a farla applicare in miglior modo.

MINISTRO PER L'INTERNO. Io non ero presente quando si è sollevata la questione dei telegrammi; dichiaro però che sono perfettamente d'accordo col mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, in quanto alla necessità di una legge speciale che regoli meglio il servizio telegrafico.

Non posso lasciar passare un'affermazione dell'onorevole Canzi.

Egli ha affermato che molte migliaia di lire sono rimaste all'estero per dispacci che non hanno avuto corso in Italia. Ora, io nego assolutamente questo, ed invito l'onorevole deputato a produrre le prove di quanto ha asserito.

Dacchè ho l'onore di reggere il portafogli del Ministero dell'interno, posso affermare, senza tema di essere smentito, che non sono più di quattro o cinque i telegrammi che non hanno avuto corso, perchè non dovevano averlo.

E non sarebbe questione di quattro o cinque telegrammi, se fosse vera la perdita di migliaia di lire.

Prego quindi l'onorevole deputato Canzi a credere alla verità di ciò che io qui affermo.

CANZI. A richiesta del signor ministro produrrò le prove.

MINISTRO PER L'INTERNO. Va bene. Le aspetto.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Ercole.

ERCOLE. La cedo all'onorevole Pissavini.

PRESIDENTE. L'onorevole Pissavini è iscritto al capitolo 27, del quale non è ancora stata data lettura.

PISSAVINI. Ho poche parole da dire.

PRESIDENTE. Parli pure.

PISSAVINI. Era mio intendimento di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra tutto quanto in questi ultimi mesi si è detto e ripetuto in diversi toni ed in vari metri sulle

condizioni in cui versa l'amministrazione dei telegrafi.

Desiderava parimente di dire una parola sulle ausiliarie a costo anche di tirarmi addosso i fulmini dell'onorevole mio amico Salvatore Morelli, avendo egli il monopolio delle questioni che si riferiscono alla donna. (*Si ride*)

Era infine intendimento mio, nello scopo segnatamente di porre al riparo l'onorabilità, ed il prestigio di coloro che sono preposti alla direzione ed all'amministrazione dei telegrafi, di chiedere all'elegregio ministro dei lavori pubblici se e qual provvedimento intenda adottare in seguito ai gravissimi abusi che dalla stampa di ogni partito vennero svelati ed additati.

Ma veggio pur troppo che avrei mal scelto il mio tempo, e la necessità e l'urgenza di votare i bilanci prima della scadenza dell'anno, quindi di evitare un esercizio provvisorio, mi fanno persuaso essere migliore partito rinviare le mie osservazioni ed istanze all'epoca in cui si discuterà il bilancio di ultima previsione.

Laonde mi limito per ora a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici se ha pensato di provvedere ai bisogni di quegli impiegati inferiori che da quindici anni si trovano sempre nella medesima posizione, a quei paria che sgobbano giorno e notte sotto il lavoro delle macchine, logorandosi la salute: insomma per esser breve, se intende di attuare sinceramente tutte quelle riforme che possono davvero migliorare la loro condizione, ed in pari tempo porli in grado di corrispondere con maggior zelo ed attività alle legittime esigenze del pubblico servizio. (*Bene!*)

Attendo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una risposta che spero sarà soddisfacente, poichè il sentimento di equità e di giustizia che presiede ai suoi atti mi è mallevadore che nei nuovi organici egli avrà in seria considerazione il personale suddetto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sopra un punto del discorso dell'onorevole Canzi rispose il mio collega l'onorevole ministro dell'interno; io mi limiterò pertanto a rispondere agli altri due punti, di cui l'onorevole Canzi ha parlato, vale a dire, intorno al lamento che egli ha fatto che la convenzione internazionale sia per così dire introvabile.

Ora, a questo riguardo, io posso con precisione dirle che, come del resto è naturale, questa convenzione trovasi stampata nella *Gazzetta Ufficiale*, e, d'altro canto, si trova pure affissa negli uffici telegrafici, nei luoghi dove il relativo servizio deve essere fatto; per cui il pubblico, anche da questo lato,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

è servito con tutte le indicazioni che al pubblico stesso possono occorrere.

Riguardo poi alla riforma che si riferisce all'uso dei francobolli, nell'occasione che mi occupo del progetto di legge del quale ho parlato, esaminerò pure la questione dei francobolli, dappoichè questi francobolli hanno indubbiamente dei vantaggi, sebbene il loro uso non possa essere evidentemente universale, come è quello dei francobolli postali. A tale proposito non si ponno tuttavia dimenticare nemmeno le considerazioni finanziarie le quali possono averne sconsigliata l'attuazione. Nondimeno è questa certamente una questione che merita di essere esaminata, ed in occasione della predetta legge, ripeto, io mi assumo di farne oggetto di studio per proporre, ove mi convinca che degli inconvenienti ne sia maggiore l'utilità, anche questo mezzo di facilitazione della corrispondenza telegrafica.

Vengo a più agitata, come ben disse l'onorevole Pissavini, a più agitata, se non più discutibile questione.

Io ho udito or ora l'onorevole mio amico Salvatore Morelli a domandare la parola, ed io volli prenderla prima per non lasciar forse elevare codesta questione all'alta sfera dei grandi principii. (*ilarità*)

Io non verrò quindi a trattare la grande questione se alla donna debba essere riservata la missione tracciatale nella tradizione dei nostri padri Romani, che dicevano, quasi per fare l'elogio della donna: *domi mansit, tanam fecit*; o se sia più giusto che sia agguagliata in tutto all'uomo, sciolta da ogni tutela, se si debba accettare la grande tesi di Stuart Mill, il quale si propose di dimostrare che la donna dal trono fino agli ultimi gradini sociali riesce in tutto meglio che l'uomo.

Lascio una tale questione, ma mantenendomi sull'umile terreno della questione delle telegrafiste, io credo che le donne siano adoperabili in questi modesti servizi assai più utilmente che gli uomini.

In questa parte è assolutamente recisa la mia opinione per una evidente ragione, che è quella stessa la quale fece sì profittevolmente estendere la loro opera anche nelle scuole primarie.

Per le nostre condizioni sociali è certo che ad uguale corrispettivo si può avere maggiore intelligenza dalle donne che dagli uomini. Con tre lire al giorno trovate difficilmente uomini che abbiano delle doti distinte, perchè quelli che le hanno possono aspirare a funzioni, in cui è loro dato di guadagnare assai più, mentre le donne, anche le più distinte, non hanno altre carriere che loro permettano percepire più di queste tre lire al giorno.

Io credo quindi che questa sola considerazione

possa bastare a rendere apprezzabile l'impiego dell'opera delle donne. Ma d'altronde in questo servizio militano a favore delle donne altre considerazioni dedotte dalle doti di pazienza, di attenzione onde sono dotate, di minori distrazioni cui sono esposte, di una minore abitudine di vita esteriore e conseguenti rapporti e contatti, i quali possono essere pericolosi nel servizio telegrafico, in quanto che più sono frequenti i rapporti che hanno coloro cui è affidato il telegrafo, più facili sono le tentazioni e gli abusi di indiscrezioni e simili. Ed invero l'esempio e l'esperienza di quasi tutte le altre nazioni civili che introdussero nell'amministrazione dei telegrafi il servizio muliebre, serve a confermare la utilità di cotesto provvedimento. Le ausiliarie telegrafiche infatti vennero prima che in Italia introdotte e sussistono in Inghilterra, America, Svizzera, Germania, Austria, Russia, Svezia e Norvegia.

Aggiungerò anzi che altri paesi vanno molto più in là. Esse vengono eziandio impiegate nell'esercizio delle ferrovie, sebbene la loro presenza nelle stazioni si frequentate da un pubblico numerosissimo, fosse tale da potersi presumere desse luogo più facilmente ad inconvenienti ed abusi; tuttavia in quei paesi, ove le società non si trattennero per questo dall'impiegare le donne nella distribuzione di biglietti od altri servizi ferroviari, l'esperimento diede buonissimi risultamenti. Ed il Jacqmin nelle sue lezioni sulle strade di ferro date alla scuola dei ponti e strade in Parigi afferma che le compagnie che introdussero siffatta istituzione se ne trovarono sommaramente soddisfatte. (*Bravo!*)

Ora vengo ad un altro argomento a cui alluse l'onorevole mio amico il deputato Pissavini. L'onorevole Pissavini parlò pure di impiegati telegrafici che nella propria carriera si trovano da quindici anni nella medesima posizione.

È verissimo che la carriera telegrafica ha collocato alcune classi di impiegati in infelicissime condizioni.

La necessità di fare il servizio a buon mercato per il pubblico, pur ritraendone un beneficio per l'erario, ha fatto misurare con molta parsimonia le retribuzioni del personale.

La carriera segnò per così dire una piramide che salì restringendosi in un modo il più contrario agli avanzamenti, onde molti impiegati furono effettivamente posti in quella deplorabile condizione di cui ha parlato l'onorevole Pissavini.

Egli sa che però la legge del luglio scorso si propose di migliorare la condizione degli impiegati. Per migliorare questa condizione, nel costituire la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

pianta dei nuovi organici degli impiegati telegrafici io mi proposi di fare in modo...

LA PORTA, relatore. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... che questi avanzamenti venissero facilitati.

E difatti colla pianta che avevo adottata le proporzioni della piramide erano grandemente modificate.

Era nei miei intendimenti, di fare di più di quello che abbia potuto fare: desiderava raggiungere in modo più efficace lo scopo che l'onorevole Pissavini desidera attuato. Ma non ostante ogni mio sforzo non potei conseguirlo in una scala sì ampia, come avrei desiderato; perchè in questa parte avvi sempre una lotta da sostenere con chi deve tutelare le condizioni delle nostre finanze. Tuttavia non poco ho ottenuto; e l'onorevole Pissavini e la Camera possono essere certi che questa condizione degli impiegati telegrafici, i quali fanno un servizio di tutte le ore, che esige opera sì intensa ed assidua, ne affrange la salute in brevissimo tempo, li rende insomma meritevoli di tutte le cure di ogni uomo di cuore, ha sempre attirato le mie sollecitudini. Perciò me ne sono grandemente occupato, feci tutti gli sforzi possibili affinchè la loro situazione sia migliorata, come lo sarà coi nuovi organici, come avrei voluto che maggiormente lo fosse, sì che quel che non ho ora ottenuto non mi tratterrò dal vedere se sia possibile di conseguirlo in avvenire.

SIMONI. Ho domandata la parola per presentare all'onorevole ministro dei lavori pubblici una breve e modesta raccomandazione, che spero vorrà benignamente accogliere.

Non è a negarsi che in questi ultimi anni le linee telegrafiche del nostro regno sono di molto aumentate; ma d'altro lato è notorio che molte località ne sono prive, ed in ispecie molti capiluoghi di mandamento.

Io non mi dilungo a constatare la necessità, l'urgenza e l'utilità di simile istituzione, sia nei riguardi economici-commerciali, sia nei riguardi di pubblica sicurezza e di punitiva giustizia, giacchè basta enunciare queste cose per rilevarne l'importanza. Piuttosto mi fermo a rilevare come le norme vigenti in proposito per questa istituzione sieno tali da allontanare anzichè invogliare i comuni ad averla.

Difatti basta ricordare che l'ultimo regolamento telegrafico ha fatto un passo retrogrado relativamente alle disposizioni che vigevano nell'anno 1871 nel senso di renderle più onerose. Non mi farò a tediare la Camera coll'esaminare queste disposizioni regolamentari, poichè sono convinto che l'onorevole ministro sia persuaso al pari di me che, colle

distrette economiche in cui trovansi i comuni, questi sono impossibilitati ad avere simili istituzioni.

Faccio noto alla Camera come nei bilanci dei pubblici lavori, nella parte straordinaria, vi era un fondo apposito per l'estensione delle linee telegrafiche del regno. Ora, con mio rincrescimento, l'ho veduto scomparire.

Non entrerò ad accennare all'onorevole ministro i modi coi quali egli può soddisfare ai bisogni da me segnalati, sia col riaccendere quel capitolo che è stato radiato, sia col modificare i regolamenti sull'attuazione e sulla manutenzione delle linee telegrafiche, sia finalmente coll'allestire e produrre un disegno di legge. Mi abbandono con tutta confidenza al senno dell'onorevole ministro, e gli fo calda preghiera affinchè in un modo o nell'altro egli voglia provvedere a che tutti i capoluoghi di mandamento del regno sieno dotati della benefica istituzione del telegrafo.

Mi auguro di avere dall'onorevole ministro una cortese e confortante risposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morelli Salvatore.

MORELLI SALVATORE. Anch'io aveva in animo di parlare al riguardo del lavoro della donna sul bilancio dei lavori pubblici, ai quali sono già iniziate con l'ammissione ai telegrafi, ed a qualche piccolo ufficio postale e ferroviario, ma per il pochissimo tempo che resta alla discussione dei bilanci ne aveva smesso il pensiero. Avendomene però dato occasione l'egregio amico e collega Pissavini e il diligentissimo ministro Zanardelli, sento il dovere di dire qualche cosa, non fosse altro che per rettificare taluni apprezzamenti e raccomandare la riforma di un articolo del regolamento che si oppone al matrimonio delle impiegate telegrafiche. (*Urità*)

E anzitutto o signori, permettete che esprima la mia sentita compiacenza, se veggio un deputato ed un ministro simpatico parlare francamente e con devozione della grande questione della donna. (*Movimenti diversi*)

PRESIDENTE. Veramente coi lavori pubblici poco ha che fare.

MORELLI SALVATORE. Ha da fare moltissimo, e quel che oggi si dice in proposito ne è l'affermazione pratica in omaggio alla giustizia ed alla verità. Soltanto io desidero dal mio amico ministro Zanardelli una rettificazione. Egli ha attribuito ad uno statista straniero l'origine e lo sviluppo di questa questione.

Signori, io ebbi l'onore di essere amico di quell'illustre inglese, Stuart Mill, e adesso faccio una rivelazione che interessa un poco anche la scienza italiana nel corso storico d'un gran problema: Stuart

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

Mill non aveva il proposito della redenzione morale, civile e politica della donna. Egli aveva delle idee parziali. Egli voleva soltanto, seguendo il desiderio e le aspirazioni del suo paese, attribuire alla donna alcuni diritti e fu sollecito nella Camera dei Comuni, incompagnia di Brahigt di Favcet e di altri deputati eminenti di proporre che alla donna fosse concesso solo il diritto del voto.

Ebbene, o signori, quando io vidi che una mente così lucida, così altamente pensatrice limitava, in una questione tanto colossale (*Ilarità*), le sue esigenze, mi feci ardito di mandargli i miei libri e le proposte fatte alla Camera italiana, e nella lettera che li accompagnavano esprimergli il desiderio di appoggiarmi con la sua autorità nel compito difficilissimo.

Il disegno mi riuscì a capello, perchè in una risposta lusinghiera mi promise di scrivere un libro, promessa che egli cortesemente mi mantenne, inviandomi dopo un anno da Avignone il prezioso volumetto intitolato *l'Assujettissement des femmes*.

Come vedete dunque o signori, il problema completo della redenzione della donna è stato formulato e posato in Italia, è figlio del nostro pensiero, è creatura nostra (*Si ride*), e senza affidarlo al baliato straniero, dobbiamo noi sentire il dovere di sorreggerlo e di risolverlo in tutte le sue conseguenze pratiche, nelle quali vi è una miniera d'infiniti benefizi a favore del genere umano.

Passando ora ad altro, debbo manifestare la mia dispiacenza di non essermi trovato presente quando l'onorevole mio amico Pissavini richiamava l'attenzione del ministro sulle dicerie di una stampa poco cavalleresca che vituperarono nell'estate scorso l'istituzione delle giovani telegrafiste.

La stampa rende un gran servizio al progresso quando si dedica all'apostolato della verità e della giustizia, ma quando serve a passioni selvagge, a meschini interessi, od a basso egoismo, essa cade nel fango spogliandosi d'ogni prestigio. (*Bene! Bravo!*)

anch'io, signori, lessi gli attacchi che si facevano alle telegrafiste e ne presi interesse, come soglio per tutto ciò che concerne la gran questione della donna, ma dopo serie informazioni compresi che le dicerie erano calunnie ispirate a qualche impiegato maschio da gelosia di mestiere.

E qui, signori, permettete che io combatta un pregiudizio sciocco da cui sono invasi i così detti uomini, fra i quali sono anche io. (*Scoppio d'ilarità*)

Noi uomini crediamo che sviluppando l'intelligenza della donna, e mettendo le sue forze a profitto della civiltà mercè la sua ammissione all'insegnamento, alle professioni ed agli uffici sociali, ci venga sottratta qualche cosa attinente ai poteri della vita,

subendo quasi la *diminutio capitis*. (*Bene! — È vero!*)

Niente affatto. La donna è espansiva, è universalista: s'immedesima con l'uomo, col quale è condannata dalla natura a vivere unita, ed ha la prepotenza di trasfondere in lui, come le virtù di cui può essere dotata, anche i vizi che la contaminano. (*Bene!*)

È da lei che sorgono i geni, è in lei che s'ispirano gli eroi.

Se dunque la donna è potenziata a fare del bene, perchè dobbiamo volere che sia operatrice di male, incoscia di sè stessa nella deturpazione e nella neghienza?

Se essa è un valore, se è una forza produttiva, perchè dobbiamo abbandonarla alla passività della inerzia corrompitrice?

Se può adempiere meglio dell'uomo all'educazione della famiglia, facendoci morali ed intelligenti produttori i figliuoli, perchè dobbiamo allontanare da lei questo compito sublime negandole la pedagogia che è la scienza delle buone madri? (*Bene! Bravo!*)

Se può rendere dei servigi al paese, perchè glielo si deve impedire con una serie infinita di ostacoli artificiosi ispirati d'ordinario da inqualificabili gelosia di sesso?

Persuadiamoci, o signori, i destini delle nazioni sono in potere della donna, e dall'odio del genere umano che si addensa sul capo degli Stati come la Turchia, perchè tengono ancora in ischiavitù la donna, dovete cavare argomento per concludere che questo secolo si dirà dei diritti della donna, come il precedente si disse dei diritti dell'uomo.

Non so poi perchè la perspicacia dell'onorevole ministro Zanardelli lo abbia fatto dubitare momentaneamente della soluzione di questo problema, dichiarando che non si sapesse se la donna doveva ancora abbandonarsi al regime delle leggi romane, od alle idee del progresso.

A questo dubbio della soluzione di un problema a cui comincio a dar mano la passata amministrazione, e che già trova simpatie nel potere riparatore dei nostri amici dell'attuale Gabinetto, io non debbo che richiamare la sua attenzione su gli atti che il Governo mano mano va facendo per l'uopo.

Ma poi come si ritornerebbe al trattamento giuridico dell'antica Roma, di fronte alle tre correnti della vita nuova che si chiamano stampa, telegrafo e ferrovia, di cui l'onorevole ministro, essendo signore e patrono (*Ilarità*), vede meglio di me impossibile un ritorno all'immobilità giuridica delle leggi delle dodici tavole?

MAZZARELLA No, no! (*Ilarità*)

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

MORELLI SALVATORE. Ogni secolo d'altronde ha i suoi speciali bisogni, e se fu una necessità sociale del popolo romano tenere a quell'epoca limitata la donna al meschino esercizio dell'ago e del fuso, negandole l'intelligenza, come un Concilio cattolico le negò l'anima, nei tempi nostri nei quali la economia apprezza tutte le forze, ed in cui lo stesso onorevole ministro Zanardelli riconosce la superiorità intellettuale delle donne nel modesto ufficio telegrafico, non vi è ragione di miscredere al trionfo di un principio, che immortalerà il Governo che sarà il primo ad adottarlo.

Quindi io mi auguro che l'onorevole ministro faccia alle donne larga parte e nei telegrafi e nelle poste e nelle ferrovie, in ciò che esse possano essere adoperate, perchè questa divisione di lavoro è base alla moralità ed alla prosperità economica del paese.

Io morirò con la credenza che la donna sia il primo fattore della civiltà, e credo, o signori, un delitto gravissimo per le conseguenze abbandonarla all'ignoranza e all'abbiezione. No, non ama l'umanità chi avversando le mie dottrine, che mirano a fare della donna un essere morale e intelligente allevatore dei figliuoli, voglia tenerla abietta come una zucca senza pensieri!

No, o signori, il secolo comincia ad apprezzare tanto le preziose facoltà della donna che fra non molto la giustizia sociale affiderà alle sue cure diligenti tutti i piccoli uffici dal telegrafo alla chiesa. *(Si ride)*

PRESIDENTE. Onorevole Morelli, venga alla questione: la questione è dei telegrafi.

MORELLI SALVATORE. Onorevole presidente, io non pensavo di essere uscito dall'argomento, ma quando ella me ne avvisa, io vi rientro subito interrogando l'onorevole signor ministro: se è vero che un articolo del regolamento non ammetta agli uffizi del telegrafo donne maritate, ed imponga alle giovinette impiegate di non prendere marito. Se è vera questa disposizione, io supplico, a nome della moralità, l'onorevole signor ministro di volerla cancellare senza indugio.

Lo scopo del Governo, ammettendo le donne al telegrafo, è stato quello di schiudere ad esse una sorgente di vita onesta, non già di condannarle alla sterilità con un perpetuo celibato. O signori, quando noi abbiamo, a nome della ragione, combattuto il celibato clericale, il celibato delle caserme, come mai potremmo tollerare il celibato telegrafico? *(Si ride)* E aggiungete che il celibato nel processo fisiologico dell'uomo è qualche volta sopportabile dalla consistenza organica del medesimo, mentre per la

donna è sempre rovinoso, producendo in lei una serie infinita di malanni.

Ma si dice: la donna maritata non può fare un servizio prolungato, esso sarebbe interrotto dalla sopravvenienza dei figliuoli e dal governo della famiglia. Questa può essere una scusa, ma non una ragione plausibile. Il legislatore ha l'obbligo anzitutto di rispettare le leggi della natura e la natura impone il *crescite et multiplicamini (Ilarità)*, non già il celibato che corrompe ed isterilisce le nazioni.

Sia pure che la donna possa essere impedita momentaneamente per la generazione, deve ciò essere un motivo per escluderla da un ufficio consentito dai suoi talenti, e di cui ella ha bisogno per sè e per la sua famigliuola? O signori, se non s'impedisce all'uomo impiegato il matrimonio, perchè lo si deve impedire alla donna? E se per l'uomo impiegato si usa indulgenza nel caso di malattia, perchè non dovrebbe farsi lo stesso per la donna maritata, nel sublime momento della generazione, quando invece di dare dei telegrammi, dà alla patria una creatura, da cui può emergere il genio di un pensatore o di un eroe?

Signor ministro, io raccomando vivamente alla sua probità cavalleresca lo studio di quella parte del regolamento dei telegrafi che riflette le donne, e se l'inconveniente da me deplorato è vero, io lo prego, in nome del senso morale, di farlo scomparire. *(Bene! (Bravo!))*

TORRIGIANI. Fra i molti pensieri, che si sono svolti intorno al miglioramento del servizio telegrafico, è stato quello dell'onorevole Canzi, che credo meritevole di considerazione, come del resto ha affermato anche il ministro dei lavori pubblici; ma a completare la parte relativa ai francobolli postali, pei telegrammi, o almeno che vi sia una somiglianza anche nei servizi telegrafici con quello che si opera per il servizio postale, io debbo raccomandare molto all'onorevole ministro che si eviti un inconveniente che, se è di danno, e anche in assoluta contraddizione con quello che si fa nei servizi postali, vale a dire: le lettere postali sono messe in una cassetta per essere distribuite, ma quando non si trova l'individuo a cui la lettera è diretta, questa lettera viene recata prontamente alla stessa persona nel sito dove si trova.

Ora, nei servizi telegrafici si pratica invece ciò che mi pare un grave inconveniente, e ripeto, in contraddizione ad un servizio che deve essere immediatamente fatto, vale a dire quando un telegramma arriva e che non c'è la persona a cui è diretto, il telegramma stesso resta all'ufficio telegrafico, e tutto al più è trasportato all'ufficio postale

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

per essere mandato, non come telegramma, ma come lettera.

Io credo che il ministro penserà anche alla parte finanziaria, ed a ragione; ma quando si tratta di un servizio come questo, tutte le persone hanno necessità di avere immediatamente tutto quello che il servizio telegrafico può dare di meglio, ed io raccomandando all'onorevole ministro che, nella legge e nel regolamento che egli sta meditando, non sia dimenticata questa parte che mi sembra molto importante perchè sia effettuato il meglio possibile tutto il servizio telegrafico.

LA PORTA, *relatore*. Dopo il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, io non ho la parola per rispondere agli onorevoli oratori che discussero su questo titolo; però sento il debito di dichiarare che il servizio delle ausiliarie telegrafiche non lascia niente a desiderare; come tengo a dichiarare che un maggiore stanziamento inteso a provvedere alla maggiore estensione, è considerato come una necessità, anche da me, e credo meriti di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro pei lavori pubblici.

Un'ultima dichiarazione mi resta a fare e riguardo quello che disse l'onorevole Pissavini in ordine agli organici del Ministero dei lavori pubblici; ma la mia dichiarazione è una riserva a nome della Commissione generale del bilancio cui ne fu deferito l'esame.

Il nostro giudizio quindi sui detti organici verrà sottoposto alla Camera con apposita relazione.

Prego dunque l'onorevole Pissavini, che accennò al miglioramento del personale inferiore, e prego la Camera di voler lasciare impregiudicata ogni questione in proposito.

Dopo queste dichiarazioni io non ho altro da aggiungere a nome della Commissione generale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dirò brevissime parole tanto per non usare la scortesia di lasciar mancare le informazioni, e fino ad un certo punto le rettifiche, intorno a ciò che ebbe a dire l'onorevole mio amico il deputato Simoni.

Egli disse che sarebbe stato suo desiderio e di molti che venisse aumentato il numero degli uffici telegrafici e lamentò che il fondo straordinario iscritto nei bilanci precedenti a questo scopo non sia stato conservato anche nel bilancio che stiamo discutendo.

Ora, io debbo assicurare l'onorevole Simoni che il legittimo desiderio di accrescere il numero degli uffici telegrafici è sentito vivissimamente anche da me, e che del resto l'amministrazione telegrafica cerca sempre di effettuare nel modo più ampio che sia

possibile questo legittimo desiderio. Infatti, mentre nel 1866 non vi erano che 435 uffici telegrafici governativi, ora, dieci anni dopo, noi ne abbiamo 1220.

In questi ultimi mesi io ebbi il piacere di poter fare aprire oltre un centinaio di questi uffici telegrafici e certo non mancherò di continuare a procedere su questa via, anzi l'onorevole Simoni già conosce come non sia lontano dall'animo mio il pensiero di chiedere al Parlamento di poter estendere il beneficio del servizio telegrafico a tutti i capoluoghi di mandamento.

Ma non è vero (e questa è la parte rettificativa che io debbo fare riguardo alle parole dell'onorevole Simoni) non è vero che siasi soppresso in questo bilancio alcun fondo relativo ad istituzione di uffici nuovi.

Anche quella diminuzione che nel bilancio si fece, si fece precisamente per ottenere gli scopi a cui accennava l'onorevole Pissavini, cioè il miglioramento delle condizioni degli impiegati telegrafici; poichè egli rammenterà che, indipendentemente da quel miglioramento che dipenderà dai futuri organici, avvi un miglioramento anche nel bilancio che ora si trova innanzi alla Camera. Tuttavia la diminuzione della quale si tratta non si riferisce già alla spesa per aumento di uffici telegrafici, ma alla spesa per aumento di fili; il che è cosa ben diversa, poichè quella somma era destinata ad aumentare i fili per gli uffici esistenti; inquantochè il ribasso delle tariffe ferroviarie ha fatto sì che, accrescendosi il lavoro, occorresse anche una maggiore quantità di fili; e quindi si doveva stanziare nel bilancio quella somma, di cui attualmente non è tanto urgente il bisogno; mentre invece si riconobbe urgente il bisogno del miglioramento della condizione degli impiegati.

Ciò posto, io non ho altro a dire, se non che terrò presente, nella circostanza a cui egli ha fatto cenno, la raccomandazione dell'onorevole Torrigiani.

Ora dirò infine all'onorevole Morelli, che l'articolo del regolamento a cui egli ha accennato, è ben lontano dal riferirsi ad alcuna maniera di celibato. Quell'articolo soltanto stabilisce che, nel caso che la donna voglia maritarsi e formare una propria famiglia, rimanga all'educazione dei figli ed agli altri obblighi della sua condizione, i quali troppo la sottrarrebbero ai propri doveri d'ufficio. Anche questa può essere una questione, ma quasi dovunque venne risolta come presso di noi; ma checchè ne sia della medesima, certo è che nessun celibato è imposto alle donne telegrafiste, come a nessuna altra classe di donna dalle nostre leggi e regolamenti.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

MORELLI SALVATORE. Io mi auguro che non esista quel vincolo a cui mi riferiva nel mio discorso e che il senso dell'articolo sia quello esposto dall'onorevole ministro.

Del resto è certissimo che finora non si è dato caso che si sia accettata alcuna donna maritata in quegli uffici. Per conseguenza si fa sospettare che il celibato telegrafico esista, malgrado tutta la buona volontà dell'onorevole Zanardelli.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, il capitolo 27 s'intenderà approvato.

(È approvato, e lo sono del pari senza discussione i seguenti sino al 36 bis inclusive:)

Capitolo 27. Personale dei telegrafi, di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse) 3,270,475 lire.

Capitolo 27 bis. Personale fuori di ruolo - ausiliari giornalieri, aiutanti e copisti in servizio nei diversi uffici (Spese variabili), lire 414,950.

Capitolo 28. Retribuzioni agli incaricati di uffici di 3^a categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,050,000.

Capitolo 29. Indennità di missione, di tramutamento, d'interpretazione e di cauzione, lire 118,000.

Capitolo 30. Pigioni ed assegnamenti per le spese di scrittoio, e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 300,000.

Capitolo 31. Spese di esercizio e di manutenzione, lire 1,005,000.

Capitolo 32. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine), lire 49,500.

Capitolo 33. Annualità per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano presso Orbetello e l'isola di Sardegna presso la Maddalena (articolo 2 della legge 1^o maggio 1875, n° 2450, serie 2^a), lire 120,000.

Capitolo 34. Restituzione di tasse, spese di espresso, commutazione in denaro di Buoni di cassa per risposte pagate, ecc. (Spesa d'ordine), lire 40,000.

Capitolo 35. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 168,500.

Capitolo 36. Servizio telegrafico semaforico, lire 102,535.

Capitolo 36 bis. Servizio telegrafico semaforico (Materiale, indennità personali varie, spese eventuali) Spese variabili, lire 91,465.

Poste. — Capitolo 37. Personale dell'amministrazione delle poste, lire 3,663,430.

CAVALLETTO. Le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole relatore della Commissione del bilancio, onorevole La Porta, sulle raccomandazioni dell'onorevole Pissa-

vini, relativamente al miglioramento della sorte degli impiegati ordinari telegrafici, mi assicurano che nella formazione dei nuovi organici si avrà riguardo e premura anche per migliorare la sorte degli ufficiali postali. A me consta che sonovi circa 150 ufficiali postali che contano un servizio di 15 anni, e che hanno lo stipendio assai modesto, anzi scarso, dalle 1500 alle 1800 lire annue. È certo che questi stipendi non sono correlativi ai bisogni famigliari, od alla lunghezza del servizio di cotesti impiegati.

Devo poi fare un'altra osservazione, anzi una raccomandazione, ed è che si abbrevii il tirocinio gratuito, che ora credo sia di 18 mesi, degli aspiranti agli impieghi di ufficiali postali.

Le difficoltà che si oppongono all'ammissione degli aspiranti agli impieghi nelle regie poste, e le condizioni svantaggiose della loro successiva carriera impediscono che i giovani migliori e più colti si avvicinino al servizio postale. Egli è vero che non mancano mai aspiranti quando si aprono i concorsi, ma non bisogna considerare la quantità dei concorrenti, bensì la qualità.

Se le condizioni fatte agli impiegati saranno migliori, avremo giovani ben colti e bene istruiti, che formeranno in seguito, come il presente, un buono e soddisfacente personale delle regie poste; ma se continueremo a mantenere le condizioni svantaggiose in cui trovansi questi impiegati, avremo per lo avvenire un personale assai inferiore.

Giova quindi, per il bene dell'amministrazione, che le condizioni di cotesti impiegati siano migliorate, tanto nel principio quanto nel seguito della loro carriera.

LA PORTA, relatore. Io debbo dichiarare all'onorevole Cavalletto ed alla Camera quello che dichiarai per gli impiegati telegrafici.

I nuovi organici furono inviati alla Commissione generale del bilancio per riferire alla Camera; essi non sono ancora stati stampati, e quindi non si è potuto ancora studiarli, epperò non è in grado la Commissione di potere dichiarare all'onorevole Cavalletto ed alla Camera qual è il suo giudizio sugli stessi.

La Camera però potrà discutere questi organici fra pochissimi giorni, quando la Commissione generale farà il suo rapporto, ed allora darà il suo giudizio sugli organici stessi, e sulle maggiori spese che importano per lo Stato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ringrazio l'onorevole Cavalletto di avermi dato modo di sostenere più che sia possibile il miglioramento della condizione anche degli impiegati postali.

L'onorevole mio amico il ministro delle finanze

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

sa quanto io mi sia adoperato onde migliorare queste condizioni degli impiegati postali.

Quindi l'onorevole Cavalletto non dubiti che i miei sforzi a questo riguardo non cesseranno finchè sia raggiunto completamente lo scopo.

CAVALLETTO. Io lo ringrazio.

PRESIDENTE. Capitolo 37. Personale dell'amministrazione delle poste, lire 3,684,430.

(È approvato, e lo sono parimente senza discussione i seguenti sino al 66 inclusive:)

Capitolo 38. Personale degli uffici di 2^a classe, lire 2,230,000.

Capitolo 39. Personale dei corrieri, messaggieri, portalettere e serventi, lire 1,703,140.

Capitolo 40. Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni, lire 505,000.

Capitolo 41. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero, lire 32,980.

Capitolo 42. Canoni ai mastri di posta, lire 19,640.

Capitolo 43. Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,520,000.

Capitolo 44. Trasporto delle corrispondenze (Spese variabili), lire 701,140.

Capitolo 45. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 5,421,074.

Capitolo 46. Indennità per missioni, per traslocazioni, per visite d'ispezione, di viaggio agli impiegati sugli ambulanti, di servizio di notte, e di stazione, lire 420,140.

Capitolo 47. Spese diverse per il materiale, lire 345,680.

Capitolo 48. Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli uffici postali di 2^a classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa obbligatoria), lire 353,329.

Capitolo 49. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 110,000.

Capitolo 50. Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine), lire 177,700.

Capitolo 51. Aggio ai consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine), lire 45,000.

Capitolo 52. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine), lire 110,000.

Spese comuni e generali. — Capitolo 53. Dispacci telegrafici governativi, lire 40,000.

Capitolo 54. Rimborso alle società di strade ferrate e di navigazione per i viaggi dei membri del Parlamento (Spesa obbligatoria), lire 850,000.

Capitolo 55. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative (Spesa d'ordine), lire 248,016 34.

Capitolo 56. Spesa per l'acquisto dei francobolli

e delle cartoline postali di Stato, occorrenti per le corrispondenze di ufficio (Spesa d'ordine), lire 150,000.

Capitolo 57. Spesa per diritti di verificaione dei pesi e delle misure, lire 18,600.

Capitolo 58. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 170,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — *Spese comuni e generali.* Capitolo 59. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi, lire 29,130.

Capitolo 59 bis. Spese per il pagamento dello stipendio ed indennità di residenza agli impiegati fuori di ruolo in seguito all'attuazione dei nuovi organici prescritti dall'articolo 1 della legge 7 luglio 1876, n° 3212, per memoria.

Capitolo 60. Assegnamenti di disponibilità, lire 17,000.

Capitolo 61. Trasporto della capitale da Firenze a Roma (Lavori), lire 2,500,000.

Lavori pubblici. — *Strade.* Capitolo 62. Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, numero XX. - Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza e lavori complementari del tronco da Castel di Lazzo alla Moglie di Confiente (Spesa ripartita), lire 550,000.

Capitolo 62 bis. Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n° XX. - Ricostruzione del tratto fra le adiacenze della borgata di Cavassolo ed il ponte sul rivo del Piano della Costa presso Schiena d'Asino, stato asportato da una straordinaria piena del torrente Bisagno - Genova (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 63. Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n° XX. - Lavori di sistemazione dei parapetti lungo il tronco delle Moline al ponte obliquo sul Bisagno - Genova, lire 21,000.

Capitolo 63 bis. Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine Svizzero, n° IX. - Sistemazione del tratto fra Breuil e l'abitato di Châtillon - Torino (Spesa ripartita), lire 60,000.

Capitolo 63 ter. Strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, n° VII - Costruzione di un ponte in muratura sul fiume Toce a Mont'Orfano - Novara (Spesa ripartita), lire 90,000.

Capitolo 64. Strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda, n° XXIII - Miglioramento della strada di Cuneo (Spesa ripartita), lire 440,000.

Capitolo 64 bis. Sistemazione della strada nazionale, n° XIV - da Cuneo alla Francia pel Colle dell'Argentiera in provincia di Cuneo (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 64 ter. Strada nazionale di Val di Roja

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

- Maggiori spese per la galleria dell'Arme e per lavori di consolidamento (Spesa ripartita), lire 20,000.

Capitolo 65. Strada nazionale Callalta, n° XLIX - Costruzione di un ponte sul fiume Piave a ponte di Piave - Treviso (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 65 bis. Ponte sul torrente Fegana, lungo la strada nazionale Livorno-Mantova - Lavori di completamento, lire 6,408 35.

Capitolo 66. Strada nazionale dello Stelvio, n° III - Inalveamento del torrente Perlino, costruzione di un ponte pel valico del medesimo e sistemazione delle strade di accesso - Como, lire 26,200.

Capitolo 66 bis. Strada nazionale del Tonale, n° II - Sistemazione di un tratto di strada in Valle di Corte - Bergamo, lire 22,800.

TAGLIERINI. Crederei di mancare al mio dovere se non esponessi alcune circostanze relative alle spese reclamate per questa strada, in quanto che, se non erro, queste circostanze non saranno state segnalate da coloro che hanno il dovere della sorveglianza. Essi, a quanto credo, hanno operato in quest'anno al contrario di quello che dovevano operare. Con ciò non intendo attaccare menomamente nella loro diligenza gli ingegneri, perchè avranno per ciò le loro ragioni. Non faccio che esporre i fatti come mi si presentano agli occhi materiali.

Il torrente detto valle di Corte - Bergamo scaturisce dall'alto dei monti, e trascinando ghiaia, sassi e macigni, forma un letto largo, ma, trascinati dall'acqua, passano questi sopra la strada nazionale. Alcuni anni fa questa strada nazionale restava aperta e quindi libera allo sgorgo dell'acqua e quindi di questi sassi e macigni.

Ora, non so perchè, ma forse avranno, come dissi, avute le loro buone ragioni, sapete che cosa hanno fatto gl'ingegneri? Hanno usato delle terre e dei sassi di questo torrente e ne hanno formata una muraglia grossa e resistente di una lunghezza da 20 a 30 metri al ciglio della strada nazionale, in modo che l'acqua che discende da questo torrente nei tempi piovosi non trova più lo sfogo per discendere rettamente e deve divergere dalla stessa strada. Che cosa ne avviene? Le proprietà vicine a questo torrente ne restano danneggiate, e le acque e i sassi e i macigni mettono a pericolo i fondi privati.

Ma questo è poco. Il privato si aiuti anch'esso e si difenda come può. Io parlo per i passeggeri e per la messaggeria postale. È avvenuto che in quest'inverno, e lo posso attestare, un mio amico ingegnere insieme con altri venendo a questo punto, la messaggeria ha dovuto fermarsi, perchè l'acqua era alta e non vi era nemmeno la solita guardia che vi deve essere per la manutenzione.

Poichè sapete, o signori, come fanno in questa

strada? Alcuni uomini prendono sulle spalle i passeggeri e vanno essi nell'acqua per trasportarli al di là. Ma allora non ci era nessuno; era di notte; quest'ingegnere aveva urgenza di continuare, discese dalla messaggeria, si unì ad altri che avevano pure urgenza e passò con metà del corpo nell'acqua, e la messaggeria dovette fermarsi finchè venne il giorno e finchè arrivò la guardia incaricata di trasportare i passeggeri ed aiutare col condurre a mano i cavalli.

Io accenno quindi questi inconvenienti e questi danni, massime per ciò che riguarda il servizio pubblico.

Potrei tralasciare di parlare della giustizia a tutti nota e dell'interessamento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Noi tutti conosciamo che, qualora la giustizia ed i margini del bilancio lo comportino, l'onorevole ministro è lieto di prestarsi per il bene pubblico, imparzialmente, a qualunque parte d'Italia si appartenga.

Io quindi non avrei bisogno di parlarne. Ma sarò lieto se l'onorevole ministro mi dirà per di più una parola di conforto, dichiarando che quell'opera che occorrerà per togliere tale inconveniente sarà fatta, non solo, ma ritenuta, come io credo necessario, anche d'urgenza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente non ho bene inteso di quale strada si tratti e in qual tratto di questa strada gli inconvenienti deplorati dall'onorevole Taglierini si verificano.

TAGLIERINI. Alla valle di Corte, che è distante circa due chilometri da Lovere, strada nazionale, che da una parte va a Bergamo, dalla parte opposta a Tonale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Allora posso assicurare l'onorevole Taglierini, giacchè pare si tratti di manutenzione, che a questa manutenzione potrà essere provveduto.

TAGLIERINI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, il capitolo 66 bis s'intende approvato.

(È approvato, e lo sono del pari i seguenti sino al 69 quater inclusive :)

Capitolo 67. Strada nazionale dello Stelvio, n° III - Tronco da Bormio al confine col Tirolo - Ricostruzione di un tratto della quarta galleria detta del *Diroccamento*, della lunghezza di metri 29 40, diroccato negli anni 1874 e 1875 - Sondrio, lire 23,000.

Capitolo 68. Strada nazionale dello Spulga, n° IV - Prolungamento delle gallerie delle Acque Rosse per un tratto di metri 56 - Sondrio, lire 23,000.

Capitolo 68 bis. Strada nazionale dello Spulga,

n° IV - Costruzione di un ponte in muratura che attraversa il torrente Bobbioso in sostituzione di quello in legname esistente - Sondrio, lire 28,000.

Capitolo 69 *bis*. Strada nazionale Tirolese o di Canal di Brenta, n° XLV - Ricostruzione in muratura di un ponte a 5 arcate sul torrente Cismon nel tronco di strada da Cittadella al confine Tirolese - Vicenza (Spesa ripartita), lire 40,000.

Capitolo 69 *ter*. Strada nazionale Feltrina, numero XLVI - Sistemazione del tronco da presso Treviso al confine Bellunese, compreso fra il capitulo del Cristo e San Giacomo di Poderobbo - Treviso, lire 28,000.

Capitolo 69 *quater*. Strada nazionale Feltrina, n° XLVI - Sistemazione e miglioramento del tratto fra l'Arco di Santa Chiara della città di Feltre ed il torrente Sonna oltre San Paolo - Belluno, lire 26,400.

Capitolo 69 *quinque*. Strada nazionale di Alemagna, n° XLVII - Lavori di radicali restauri al ponte in legname sul torrente Boito presso Pesarolo - Belluno, lire 13,000.

CAVALLETTO. Io ho domandato la parola non per parlare su questo capitolo, ma per raccomandare al signor ministro altri lavori per ponti che sono necessari per le strade nazionali della provincia di Belluno, e fra gli altri ricordo il ponte sul Cordevole presso Bibrano, il quale ogni anno e ad ogni piena è guasto. È un ponte che serve ad un passaggio molto importante anche per riguardi militari; è un ponte che, rifatto in più tratti, in via provvisoria, dopo parziali sue rovine si è fatto pericoloso per il transito anche ordinario, ed è urgente che si provveda alla sua totale ricostruzione in muro.

Da molto tempo furono fatti gli studi ed i progetti per la rinnovazione di quel ponte. Io prego quindi l'onorevole ministro per i lavori pubblici a voler presentare un progetto di legge per l'esecuzione di quel ponte tanto desiderato e tanto necessario, come anche per un altro ponte sulla strada di Alemagna, attraverso il torrente di Ruinian.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Cavalletto ha perfettamente ragione. Il ponte sul Cordevole l'ho benissimo presente, ed è un fatto che si passa ora molto malagevolmente quel torrente. Ma l'onorevole Cavalletto sa meglio di me che nell'occasione di questo bilancio non è il caso di poter provvedere, in quanto che pel ponte del Cordevole siamo fuori dei limiti di spesa a cui si può provvedere senza apposito progetto di legge.

Per questo ponte e per altri occorrerà adunque un progetto di legge. Vi sono parecchi altri ponti da rifare, ed io appunto mi riservo di comprenderli

tutti in uno schema di legge in cui sarà incluso anche quello del Cordevole di cui già mi è noto il bisogno, mentre per l'altro ponte a cui ha accennato l'onorevole Cavalletto mi riservo di assumere informazioni per estendere all'uopo anche al medesimo siffatto provvedimento.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, il capitolo 69 *quinque* s'intenderà approvato.

(È approvato, e lo sono del pari i seguenti sino al 69 *duodecies* inclusive:)

Capitolo 69 *sexies*. Strada nazionale da Spezia a Reggio, n° XXIII - Rettifica del tratto Anlla Fivizzano da sostituirsi al tronco Caniparola-Soliera-Massa (Spesa ripartita), lire 80,000.

Capitolo 69 *septies*. Strada nazionale Spezia-Cremona, n° XXII - Rettifica del tratto presso l'abitato di Villafranca, compresa la costruzione di un ponte sul torrente Bagnone-Massa (Spesa ripartita), lire 50,000.

Capitolo 69 *octies*. Strada nazionale Spezia-Cremona, n° XXII - Rettifica del tratto fra l'abitato di Pontremoli e la strada di Dobbiano-Massa (Spesa ripartita), lire 25,000.

Capitolo 69 *novies*. Strada nazionale modenese, n° XXV - Sistemazione nel tratto fra le miliarie 42 e 43 nella località denominata la Pianaccia - Firenze (Spesa ripartita), lire 20,000.

Capitolo 69 *decies*. Strada nazionale da Fano al confine colla provincia di Roma, n° XXIX - Sistemazione di un tratto di strada presso Sigillo e ricostruzione del ponte San Martino - Perugia, lire 28,000.

Capitolo 69 *undecies*. Strada nazionale da Fano al confine colla provincia di Roma, n° XXIX - Ampliamento e correzione del Ponte Storto presso Porto Maggiore di Fano - Pesaro, lire 18,000.

Capitolo 69 *duodecies*. Ricostruzione di ponti sui torrenti Biola e Canalazzo e sistemazione del tratto interposto sulla strada nazionale, n° XXIII, da Spezia a Reggio Emilia, lire 65,000.

Capitolo 70. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 1,197,753 60.

L'onorevole Grimaldi ha facoltà di parlare.

GRIMALDI. Alle tante raccomandazioni, alle tante domande, alle tante osservazioni che piovono da ogni lato sul capo dell'onorevole ministro per i lavori pubblici, non gli sia discaro che ne aggiunga una speciale nell'interesse della provincia di Catanzaro, a proposito della discussione del capitolo 70.

È noto alla Camera, notissimo al ministro, che colla legge del 1869 si provvide in parte alla rete delle provincie del mezzogiorno d'Italia con 21 milioni; ma naturalmente i bisogni erano molti ed

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

urgenti, ciascuna provincia aveva i suoi, quindi quel fondo fu presto esaurito; e nella provincia di Catanzaro si poterono solamente appaltare sette tronchi, restandone altri sei tuttora inappaltati, oltre due ponti. È inutile che io indichi all'onorevole ministro quali sieno questi tronchi, che si riferiscono pressochè tutti alle strade nazionali silane e questi due ponti.

Il Ministero ed il Parlamento con sapiente e generoso pensiero, cercarono di provvedere alla deficienza dei fondi con la legge del 1876; con la quale si cercò di completare quelle tra le strade votate con la precedente del 1869, e rimaste incomplete, fissando all'uopo la somma di circa 17 milioni.

Ora io chiedo al signor ministro che, nella ripartizione della prima rata di questo fondo segnata nel capitolo in esame, la quale è abbastanza limitata, voglia tenere presente l'appalto di questi sei tronchi nella provincia di Catanzaro, non che dei due ponti.

Certo è che ogni provincia ha i suoi bisogni; e che non possono vantaggiarsi gli interessi dell'una a danno dell'altra. Ma sottometto all'onorevole ministro ed alla Camera, che debbono adottarsi certamente taluni criteri di preferenza; e questi criteri per i tronchi di strada ai quali io accenno, esistono ad evidenza. Esistono nell'urgente necessità più volte riconosciuta di essi; esistono nell'abbandono in cui sono state tenute, per tanti e tanti anni, le provincie calabresi; esistono nella considerazione che quei tronchi già costruiti verrebbero a deperire, se non fossero continuati; esistono finalmente nella considerazione che il Parlamento votò una sapiente legge, quella sulla Sila, con cui sciolse le proprietà dai vincoli che le affliggevano; della quale legge si potranno maggiormente godere i benefizi, se il Ministero vorrà tenere conto della mia speciale raccomandazione, cioè che sia data alla provincia di Catanzaro una larga parte nella distribuzione del fondo accennato, come è di stretta giustizia.

PRESIDENTE. L'onorevole Corrales ha facoltà di parlare.

CORRALES. Per le stesse considerazioni svolte dall'onorevole Grimaldi, pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dichiarare se, nei limiti del bilancio, si sia proceduto agli appalti dei tronchi di strade nazionali nella provincia di Basilicata, e specialmente se si sia provveduto per la strada nazionale della valle di Agri, ed in difetto se si abbia intenzione di provvedervi e quando.

PRESIDENTE. La parola spetta ora all'onorevole Canzi.

CANZI. Durante il breve discorso da me non è

guari fatto alla Camera, l'onorevole ministro dell'interno era assente, credo quindi che ci sia stata dal suo lato una cattiva intelligenza relativamente alle mie parole...

PRESIDENTE. Onorevole Canzi, ora siamo al capitolo 70, ed ella ritorna sopra una discussione esaurita.

MINISTRO PER L'INTERNO. È per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Allora parli.

CANZI. Io ho voluto alludere a dispacci spediti dall'Italia all'estero e che non furono mai recapitati, per cui sarebbe dovuto il rimborso della tassa stata pagata. L'onorevole ministro invece ha creduto, a quanto pare, che io abbia voluto alludere a dispacci venuti in Italia, e che per difetto dell'amministrazione nostra non siano stati ricapitati.

La cosa, come vede il signor ministro, è ben diversa, egli l'ha interpretata in altro senso; ma dopo la dichiarazione da me fatta, spero che l'onorevole ministro vorrà riconoscere che il torto non era dalla parte mia.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ringrazio l'onorevole Canzi della spiegazione che ha data. Lo confesso: sono entrato nella Camera quando egli parlava e non ho inteso bene le sue parole. Mi sembrava dicesse il contrario di ciò che ora ha dichiarato, e la mia risposta prova che le sue parole non erano state bene da me interpretate.

Ripeto che lo ringrazio dello schiarimento dato; tanto più che non tutti i mali vengono per nuocere. Ho potuto così rispondere ad un'ingiusta accusa che una certa stampa da qualche tempo muove al Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Angeloni ha facoltà di parlare.

ANGELONI. Fra le strade comprese in questo capitolo vi è una rettifica della nazionale che da Napoli corre agli Abruzzi dalla Ravindola ad Alfedena.

Io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro affinchè metta tutta la cura, perchè le poche opere che restano a completarsi vengano efficacemente sollecitate, anche per ottenere che le somme già spese da tanti anni apportino quel vantaggio che si attende da una comunicazione così importante. Non si tratta che di pochi tratti, e di sole opere di consolidamento; ed oltre a ciò la strada è importantissima perchè mette in comunicazione la città e la provincia di Napoli con la parte occidentale di Molise, e con gli Abruzzi, per un tragitto più breve dell'attuale di 5 a 6 ore. Noi non abbiamo strade ferrate, ma non ci si rifiuti almeno un buon sistema di carreggiata.

È poichè ho la parola, raccomando nella discussione di questo capitolo, anche l'altra strada pro-

vinciale denominata Marsico-Sarentina, che anche mette capo ad Alfedena, e che riunisce le contrade Marsicane alle valli del Sangro e del Volturno. Basta la sola indicazione di queste fertili e popolose contrade, che sarebbero con quella via riunite, per dimostrarne la grande utilità. La maggior parte è già costruita, e non restano che taluni raccordi e la costruzione di pochi chilometri. Non discendo in maggiori particolarità che annoierebbero in questi momenti la Camera e che del resto al ministro sono già note.

L'onorevole ministro sono certo mi darà delle favorevoli assicurazioni.

FAZIO. Io voleva rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente alla strada Lungro-Belvedere, la quale è una strada importantissima non solo per la provincia di Cosenza, ma anche per lo Stato, inquantochè può agevolare immensamente il trasporto dei sali di Lungro verso la marina del Tirreno.

Io lo pregherei pertanto a voler dare le disposizioni perchè siano affrettati gli appalti degli altri tronchi di questa importantissima strada, e segnatamente il tronco da Belvedere a Manoppello che è di grande interesse.

Il relatore del bilancio, onorevole La Porta, ci ha fatto noto che dei 1361 chilometri di strade decretate con la legge del 1869, solo 552 restano ancora a costruirsi; e poichè io veggio segnato ora in bilancio sul capitolo 70 lire 1,197,753 60 per queste strade, spero che il signor ministro sarà per accogliere benignamente la mia preghiera.

E poichè ho la parola, mi permetta l'onorevole ministro di raccomandargli anche l'altra strada, Mormanno a Scalea, decretata colla legge del 30 maggio 1875, e per questa non desidero che l'attuazione della legge, e che siano fatti gli studi definitivi.

Mi auguro che il signor ministro, gentile com'è, vorrà darmi una soddisfacente risposta, e tale da appagare i giusti desiderii dei molti comuni interessati.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se gli onorevoli preopinanti esaminano l'importo della somma stanziata in questo capitolo a termini di legge, essi vedranno che per l'importo che si deve corrispondere alle opere appaltate si devono dichiarare anche troppo soddisfatti.

L'onorevole Grimaldi mi ha prima parlato di quelle strade della provincia di Catanzaro alle quali questo stanziamento si riferisce. Ora, nella provincia di Catanzaro furono già disposti sopra la somma stanziata in questo capitolo oltre 113,000 lire. Ed è già

ordinato l'appalto anche per i ponti Fiumicella e Curace da Catanzaro al mare.

L'onorevole Fazio mi parlò poi di altre strade della provincia di Cosenza. Ora nella provincia di Cosenza vennero, in dipendenza dallo stanziamento del quale si tratta, fatti degli appalti per la traversa di Mormanno per il ponte dell'Incognatura, per la nazionale silana da San Giovanni in Fiore a Sella Gravina, pel primo tronco di Rossano e simili; e ciò per una somma rilevantissima, la somma di 829,000 lire.

In pari tempo posso assicurare l'onorevole deputato di Verbicaro che si sono stabiliti importanti lavori di completamento per il tronco del quale egli ha parlato, che, se ho ben compreso, è il tronco della strada Lungro-Belvedere.

Su quella strada si sono appaltati parecchi tronchi, i quali contemplan precisamente le vie della Sila, e provvedono per il trasporto del sale dalle miniere di Lungro al litorale Tirreno, ove se non erro, trovasi Belvedere.

Fu pure parlato da un altro onorevole deputato delle strade della Basilicata. Ora riguardo a quelle strade si è provveduto ad appalti dipendentemente dalla legge dei 26 milioni, della quale si tratta, per una somma che non indicherò, perchè, debbo dire il vero, sarebbero varcati anche i limiti entro i quali dovrei contenermi, onde a questo riguardo dovrò anzi invocare provvedimenti legislativi.

Con ciò ho risposto pure all'onorevole Angeloni, il quale mi parlava di appalti da farsi nella provincia di Aquila, mi pare...

ANGELONI. E d'appalti già fatti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Nella provincia di Aquila si sono già fatti appalti su questo stanziamento per lire 422 mila. Quindi vede l'onorevole Angeloni quanto largamente, sopra i fondi dei quali posso disporre, siasi per la provincia di Aquila provveduto.

LA PORTA, relatore. Le risposte dell'onorevole ministro agli onorevoli Grimaldi, Fazio ed Angeloni credo che possano essere dichiarate soddisfacenti. Se io ho domandato la parola, è per fare una avvertenza non speciale ad una anzichè ad un'altra delle strade contemplate nel capitolo 70, ma rispetto a tutte; ed è il ricordo di quello che fu dichiarato alla Camera in occasione della discussione del progetto di legge del 1876, che appunto provvede i maggiori fondi per queste strade, e per la quale oggi abbiamo lo stanziamento attuale per le provincie napoletane.

In quell'occasione fu constatato come i primi stanziamenti non si credevano sufficienti ai bisogni di questa parte della viabilità ordinaria, e poichè

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

nulla si è potuto ottenere per le condizioni finanziarie in aumento agli stanziamenti, io ricordo questo fatto, perchè l'amministrazione lo tenga presente, affinchè la viabilità contemplata in questo capitolo, che specialmente si compone di strade *in lacuna*, in corso di costruzione, o già appaltate, non possa soffrire ritardi, che sarebbero pregiudizievole alle finanze dello Stato. Perchè, o signori, quando si tratta di strade che sono in corso di costruzione, che sono *in lacuna*, il tempo che si perde non può che aumentare le spese necessarie per continuare le costruzioni sospese.

Fatta questa dichiarazione, nulla ho da aggiungere su questo capitolo.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizioni, il capitolo 70 s'intende approvato in lire 1,197,753 60.

(È approvato; come pure vengono approvati senza discussione i seguenti capitoli, sino all'81 *bis* inclusive:)

Capitolo 70 *bis*. Strada nazionale delle Puglie, n° XXXIV - Ricostruzione del ponte sul torrente Salcetro fra il miglio 61 ed il ponte San Marco - Avellino (Spesa ripartita), lire 43,000.

Capitolo 70 *ter*. Rettifica della strada di Matera - Lavori di sistemazione del tratto dal Varco dell'Appennino al ponte Tempate - Avellino (Spesa ripartita), lire 23,000.

Capitolo 70 *quater*. Strada nazionale di Matera - Tronco di diramazione verso Bisaccia - Ricostruzione in muratura dell'attuale ponte in legno sull'Ofanto - Avellino (Spesa ripartita), lire 30,000.

Capitolo 70 *quinque*. Strada nazionale delle Calabrie, n° XXXVI - Tronco dal miglio 63 al Calore - Costruzione di un ponte sul torrente Bagnoli-Salerno (Spesa ripartita), lire 67,000.

Capitolo 71. Strada nazionale delle Calabrie, numero XXXVI - Tronco da ponte Calore a ponte Cornuto - Costruzione di un ponte in muratura coi suoi accessi sul torrente Torbido - Potenza, lire 17,700.

Capitolo 72. Strada nazionale delle Calabrie, n° XXXVI - Tronco da Caraci ad Angitola - Costruzione del primo ponte sul Lamato in sostituzione dell'esistente in legno - Catanzaro, 22,500 lire.

Capitolo 72 *bis*. Strada nazionale delle Calabrie, n° XXXVI - Riparazioni e miglioramento del tratto da Tiriolo all'Angitola - Catanzaro, lire 20,000.

Capitolo 73. Strada nazionale da Angitola a Soverato, n° XXXVIII - Costruzione di 18 ponticelli in muratura in sostituzione degli esistenti in legno - Catanzaro, lire 29,000.

Capitolo 74. Strada nazionale delle Calabrie, n° XXXVI - Tronco dall'incontro della deviazione

di Mormanno sopra Campo Tenese fino a ponte Virtù di metri 19 810 e riparazione di opere d'arte danneggiate dalle piogge - Cosenza, lire 12,910.

Capitolo 75. Strada nazionale da San Salvatore alla stazione di Corigliano, n° LV - Sistemazione del tratto dal torrente Fiumarello alla Mezza Costa di Giosafatte - Cosenza, lire 16,600.

Capitolo 76. Strada nazionale da San Salvatore alla stazione di Corigliano, n° LV - Sistemazione del tronco presso il ponte sul torrente Malfrancato - Cosenza, lire 13,400.

Capitolo 76 *bis*. Strada nazionale delle Calabrie, n° XXXVI - Tronco da Tarsia a Cosenza - Sistemazione e rialzamento della strada nelle località dette Salice e Gattareggiata - Cosenza, lire 26,400.

Capitolo 77. Strada nazionale Marsicana, n° LIII - Costruzione di una casa cantoniera di refugio nel terzo tronco dalla osteria del Cerchio a Forca-Caruso - Aquila, lire 16,725.

Capitolo 78. Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), lire 1,213,408 35.

Capitolo 79. Strada nazionale da Cagliari a Terranova - Sistemazione del tronco tra le vicinanze di San Priamo e la strada comunale di San Vito - Cagliari, lire 20,000.

Capitolo 80. Strada nazionale Orientale - Tronco da Santa Lucia sotto Pirri al mare di Tortoli - Ristauri alle case cantoniere di Arguri e Sarceri e ricostruzione di tre acquedotti - Cagliari, 17,000 lire.

Capitolo 81. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali della Sicilia (Spesa ripartita), 1,000,000.

Capitolo 81 *bis*. Strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone - Tronco da Bivona ad Alessandria della Rocca - Ampliamento pel ponte in muratura sul torrente Magarsolo - Girgenti (Spesa ripartita), lire 20,000.

Capitolo 82. Costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità (Spesa ripartita), lire 2,500,000.

NAPODANO. Mi duole che io debba prendere la parola quando più la Camera è incalzata dal bisogno di votare i bilanci per impedire lo sconcio di un esercizio provvisorio. Però io m'imprometto dalla indulgenza della Camera per una doppia considerazione: primo, perchè non dirò che poche parole; in secondo luogo, perchè le mie parole riguardano gli interessi più legittimi di un collegio che fa parte di una di quelle provincie che può reputarsi veramente diseredata sino al presente di qualunque vantaggio: parlo, o signori, della provincia di Avellino.

Io credo che non pure è diseredata ed esclusa da

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

qualsiasi beneficio debba dirsi, ma trattata anche peggio, poichè, oltre a non avere avuto mai niente, ha dovuto vivere ed educarsi alla scuola dei disinganni e delle disillusioni.

Per questa provincia, o signori, della quale, come ho detto, fa parte il collegio che ho l'onore di rappresentare, fino dal 1862 venne decretata per legge la costruzione di una grande arteria ferroviaria che doveva dare a quelle fertili e ricche contrade la maggiore prosperità economica ed industriale. Parlo della celebre ferrovia di Conza.

Ebbene, d'un tratto, quando erano stati già fatti gli studi, preparati i progetti ed eseguite persino alcune reti secondarie di carreggiabili con la spesa di alquanti milioni, quella linea fu abbandonata, e le dolci speranze di quelle patriottiche popolazioni amaramente deluse. La legge del 1862 restò senza alcuna esecuzione, come lo è tuttavia. E dirò di più: si fecero i maggiori sforzi per ottenere che la linea ferroviaria Napoli-Laura arrivasse ad Avellino; ma per una vera fatalità questa linea, che è ora in costruzione, quando sarà compiuta, procurerà a quelle buone popolazioni un altro disinganno, inquantochè si può con sicurezza affermare che, quando la ferrovia sarà arrivata in Avellino, quella linea non verrà usata da alcuno. E tutto ciò perchè si è voluto che quella linea giungesse in Avellino per una curva così ampia da rendere più lungo e costoso il viaggio in ferrovia, anzichè per vettura. Pare incredibile, ma pure dispiacevolmente è un fatto.

Ed ora si fa innanzi un terzo bisogno, pel quale ho domandato la parola e che riguarda più direttamente i paesi del mio collegio, e per questo bisogno io mi rivolgo alla gentilezza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Trattasi della costruzione e compimento di tre tronchi di strade. Il primo, che è di massima importanza, è segnato nella seconda serie al numero 34 e si riferisce alla strada che da Paternopoli per Montella arriva ad Acerno passando per Castelfranci. L'altra è la via detta della Baronia per la quale è interessato il collegio dell'onorevole Mancini, e credo che stia in costruzione; e la terza è quella che unisce la nazionale delle Puglie colla provinciale di Melfi per Grottamarda.

Ed ho voluto ricordare questi tre tronchi, sebbene io sia interessato soltanto per la costruzione del primo, perchè io parlo altresì a nome di alcuni onorevoli colleghi della provincia e specialmente dell'onorevole Sambiasi, il quale, non contento di avermene parlato a voce, ha voluto anche per lettera ricordarmi queste raccomandazioni per l'esecuzione delle strade della provincia.

Signori, per effetto della legge del 30 maggio

1875, per l'anno 1877 è stanziata in bilancio la somma di lire 2,500,000 per la costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità. Il Governo, secondo quella legge, ha nove anni di tempo entro i quali quelle vie, poste nella serie, dovranno essere eseguite; ma io credo che una speciale considerazione per ottenere la costruzione con preferenza delle strade di cui difettano, possano meritare quelle contrade che più furono abbandonate, e che più furono private di quei vantaggi onde le altre provincie hanno goduto. Fra quelle più trascurate probabilmente primeggia la provincia di Avellino; per cui non sarà stato inutile l'aver ricordato i disinganni subiti con la ferrovia di Conza rimasta sulla carta, e quelli che si prepara ad incontrare con la ferrovia di Avellino.

Io quindi rivolgo una particolare preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè dia le più pronte disposizioni affinchè nel corso dell'anno vengano sieno, con i fondi previsti, eseguite le strade che ho avuto l'onore di ricordare.

E più specialmente gli raccomando quella che è segnata al numero 34 della 2ª serie, la quale ha un'importanza grandissima, imperciocchè, quando questa linea sarà in esercizio, allora, le popolazioni che stanno nella parte più settentrionale della provincia, che sono appunto quelle che ho l'onore di rappresentare, potranno col risparmio di due in tre ore di cammino recarsi in Avellino e quindi mettersi in relazione col capoluogo. Per questa strada, o signori, avrà vita l'importante comune di Castelfranci, che trovasi al presente segregato da tutti gli altri centri.

Ed ho voluto accennare non solo a questo incessante bisogno delle strade, ma ricordare altresì le non svanite speranze della ferrovia di Conza, appunto per riaffermare innanzi al Governo ed alla rappresentanza nazionale il diritto dei miei rappresentati a veder rispettati gli impegni sanzionati da una legge.

E debbo, per debito di giustizia, dichiarare che la memoria di così serie promesse in ordine alla ferrovia di Conza, che per la fiumana d'Atella e Santa Venere dovrà unire la rete tirrena con quella adriatica, ha potuto salvarsi dall'oblio sotto le passate amministrazioni, soltanto per gli sforzi generosi e perseveranti dell'illustre mio amico onorevole Del Zio. Sicchè prego instantemente l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè alle altre linee ferroviarie da costruire, delle quali nella tornata di ieri con felice ricordanza ebbe a far menzione, aggiunga anche questa. E dirò anche di più: che se fra i titoli di precedenza, che l'onorevole ministro rammentava giustamente ieri, vi ha quello della

priorità degli impegni assunti, questa linea di cui io parlo, che fu promessa sin dal 1862, dovrebbe essere in primo luogo costruita, valendo per essa nel concorso con le altre il principio *prior in tempore potior in jure*. Ma queste istanze noi le presenteremo alla Camera ed al Governo quando ci sarà dato di poterne seriamente trattare.

Per ora la sola preghiera che credo di rivolgere opportunamente al signor ministro si è di ottenere, come ho detto, che delle lire 2,500,000, stanziata in bilancio, sia con preferenza e prontamente disposta la costruzione della strada che da Paternopoli mena a Montella per Ponte Lomito.

E credo che queste mie raccomandazioni debbono trovare una benevola accoglienza nell'animo dell'onorevole Zanardelli, in quanto che egli che è lombardo di origine non può non guardare con affetto le preghiere che, a mezzo mio, gli arrivano dal mio collegio che è quello di Sant'Angelo dei Lombardi, il quale con orgoglio gli ricorda

Che li parenti suoi furon lombardi.

FRISCIA. Su questo capitolo 82 debbo fare una viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Tra le provincie, che più difettano di viabilità, certo vi è la provincia di Girgenti, e nella provincia di Girgenti il circondario che maggiormente ne difetta è quello di Sciacca. Nella legge alla quale si riferisce il capitolo in discussione fu decretata, nella prima categoria, una strada, la quale partendo da Castelvetro e, passando per Sciacca, congiungesse la provincia di Trapani alla provincia di Girgenti.

Il Consiglio provinciale di Girgenti ha fatto vive e ripetute rimostranze al Governo, interessandosi della condizione del circondario di Sciacca, affinché fosse costruita quella strada che deve congiungere le due accennate provincie ed il circondario di Sciacca al capoluogo Girgenti.

Io prego il signor ministro a voler provvedere a questo grandissimo difetto, giacchè è veramente doloroso che, quando i consiglieri provinciali, i giurati, o i testimoni sono obbligati a recarsi al capoluogo di provincia, per ritornare devono correre sino a Palermo per ridursi in Sciacca ed anche sino a Siracusa, d'onde per Catania e Messina a Palermo per ridursi a casa, come successe a chi sta parlando, finiti in ottobre scorso i lavori del Consiglio provinciale.

È dolorosa questa condizione di cose; e si aggrava poi giornalmente e gradatamente pel rispetto economico e commerciale; poichè mentre gli altri circondari e le altre provincie guadagnano, si ac-

crece il danno delle contrade alle quali accenno, non potendo sostenere la concorrenza coi paesi più favoriti nei mezzi di comunicazione.

Io raccomando vivamente all'onorevole ministro, il quale, interessandosi ai reclami fatti da tutte le autorità e corpi costituiti della provincia e del circondario, vorrà provvedere affinché questa strada venga di preferenza e con urgenza costruita.

PEPE. Io debbo raccomandare pure all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed in parte anche all'onorevole ministro delle finanze l'esecuzione della legge 30 maggio 1875 nella mia provincia, che è quella di Molise.

Nel 1875 la provincia di Molise aveva dei danari da spendere in opere stradali, di cui è grandemente bisognosa e, mentre si accingeva a spingere i lavori, ci fu una sospensione ordinata, non so se per necessità tecnica o burocratica.

Per la legge medesima del 1875 i danari destinati ad opere stradali che dovevano spendersi nel corso dell'anno e che non si trovassero spesi al 31 dicembre 1875, sarebbero stati versati nelle casse dello Stato.

La sospensione dei lavori ordinata ha portato che 300 e più mila lire, che dovevano impiegarsi in costruzioni stradali nel 1875, rimasero in fondo di cassa e hanno dovuto essere versate nelle casse dello Stato.

Prima osservazione che faccio è questa, che questo fondo non diventasse una goccia di sciroppo ovvero un introito straordinario piovuto nelle casse dello Stato. Pertanto chieggo all'onorevole ministro per le finanze che quella somma di danaro provinciale, la quale era destinata alla costruzione di strade, sia spesa nella stessa provincia e per lo stesso scopo per cui era stata destinata. Questo è quanto si riferisce alla prima parte.

Seconda parte. Questa seconda parte è propriamente diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici di cui richiamo l'attenzione.

Sospesi i lavori nel 1875, si sperava che nel 1876 quel fondo sarebbe stato speso, o che, per lo meno, si sarebbe fatto qualche cosa. Durante tutto il 1876, e siamo già agli ultimi giorni dell'anno, non si è fatto nulla.

È poco il fatto che non sia stato eseguito alcun lavoro, ma è molto il sapersi che, mentre la provincia dà allo Stato 300 e più mila lire, lo Stato non abbia un soldo da spendere di queste 300 mila lire per quella provincia, mentre vi sarebbero da eseguire lavori urgentissimi, fra i quali ve ne ha uno pel quale vivamente e maggiormente interesse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè quello segnato al numero 13, prima serie, nella legge del

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

30 maggio 1875, vale a dire la strada da Petrella per Palata alla ferrovia.

Di questa strada il primo tronco da Petrella fino al fiume Biferno è tutto costruito; vi è il massiccio, l'imbrecciata, però mancano i ponticelli. Si logora la strada senza l'esercizio, ed i ponticelli non sono stati fatti nel corso del 1875. Ed è poco anche questo.

Vi è il ponte costruito ed esercitato è vero; il cui pavimento in legno è tutto logoro e rotto, tanto che è pericolosissimo passarci, e la ferratura abbisogna di vernice. Domando io se è possibile volere che nemmeno la manutenzione di quello che è fatto, ed il complemento di ciò che è quasi tutto compiuto possa rimanere così.

Si è detto che questo ponte non doveva essere restaurato e mantenuto dallo Stato. Io so questo solo, che il ponte fino dal gennaio 1876 è stato, insieme col tronco da Petrella a Biferno, consegnato al Genio civile, e per esso al Governo; ora io domando all'onorevole ministro che si dia opera perchè la manutenzione e la riparazione, di cui urgentemente il ponte suddetto ha bisogno, sieno fatte; e domando che il completamento di cui ha bisogno il tratto stradale da Petrella fino al ponte sia eseguito.

E debbo dire che gli studi per questo complemento sono stati fatti durante il 1876; e che il 3 settembre ultimo (sono decorsi già tre mesi) furono mandati gli ultimi adempimenti tecnici al Ministero; quindi per questa parte conchiudo, chiedendo che questi complementi si facciano, e che il ponte sia riparato.

Un'ultima raccomandazione al ministro dei lavori pubblici è questa che, nel disporre dei fondi stanziati in bilancio per quest'anno, per le opere dipendenti dalla legge 30 maggio 1875, si badi molto bene a vedere quali sono le opere di maggiore importanza, tra le quali prime quelle in corso di costruzione; seconde quelle le quali riguardano contrade che assolutamente difettano di arterie principali. Basta porre l'occhio, onorevole ministro, sulla carta della provincia di Molise, per vedere che la regione tra i fiumi Biferno e Trigno è una regione desolatissima, manca assolutamente di ogni traccia stradale, ed è quella appunto che è messa per la prima di Molise, al n° 13, 1ª serie, nella legge del 1875.

Dopo questo in confido che nell'onorevole ministro dei lavori pubblici non verrà meno la lena che in lui è meravigliosa, nel provvedere che l'applicazione perfetta della legge del 1875 divenga un fatto compiuto.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Chimirri.

CHIMIRRI. Non potendo certamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici soddisfare in una volta le esigenze che lo incalzano, per la costruzione di tutte le linee designate nella legge del 1875, con gli scarsi stanziamenti allogati nel capitolo in discussione, permetta che io gli diriga una raccomandazione, la quale si riferisce ad un ordine d'interessi generali, piuttostochè ad un interesse particolare di questa o quella provincia. E la raccomandazione è questa: che i fondi messi a sua disposizione siano ripartiti in modo, che si possa innanzitutto provvedere al compimento delle opere iniziate, che sarebbe dannoso sospendere, e nel tempo stesso si faccia larga parte agli studi delle linee nuove, sia per preparare accurati progetti, sia per rimuovere gli ostacoli che la mancanza di essi frappone allo sviluppo della viabilità obbligatoria, scopo precipuo della legge del 1875. Imperocchè se la viabilità obbligatoria deve essere coordinata colla viabilità generale, è chiaro che, fino a quando con particolareggiati progetti non sarà fissato l'andamento e lo sviluppo delle strade provinciali designate nella legge, di cui si parla, i comuni resteranno inerti e non potranno por mano alla costruzione delle loro linee secondarie, non sapendo dove innestarle. E questa inerzia coatta nuoce egualmente agli interessi locali e delle finanze dello Stato, imperocchè la deplorata passività della ferrovia ionica dipende principalmente dalla mancanza di viabilità ordinaria nelle regioni che essa attraversa. Per cui le nostre borgate, sparse come nidi di aquile sulle ardue vette dei monti, mirano indarno da lungi la rapida corsa delle locomotive senza potersene giovare, perchè gli erti e faticosi sentieri, che menano alla pianura sono nel verno o impediti dalle frane o rotti da inguadabili torrenti senza ponti.

Se l'onorevole ministro farà buon viso a questa mia raccomandazione, nel disporre gli studi delle strade, provinciali ricadenti nella provincia di Catanzaro, non dimentichi quella importantissima di prima serie che da Mongiana per Fabrizia riesce a Grotteria, e l'altra non meno importante che, muovendo da Chiaravalle per Davoli, Badolato e Guardavalle, si congiunge alla littoranea di Reggio presso l'Assi, annodando le due provincie finitime.

La costruzione di queste due linee soddisferà a gravi interessi ed a prepotenti bisogni, aprendo novelli varchi alle industrie ed agli abbondanti prodotti di terre fertilissime e popolose, ora quasi sequestrate dal civile consorzio.

E poichè l'onorevole ministro ha scritto sulla sua bandiera il vecchio motto « aiutati che ti aiuto, »

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

io sono lieto di annunziargli che la provincia di Catanzaro, secondando il lodevole impulso, ha segnata di già nei suoi bilanci la quota di concorso alla costruzione delle strade votate con la legge del 1875 nell'egregia somma di lire 140,000, anticipando di due anni gli stanziamenti, che per l'articolo 3 della detta legge non diventano obbligatorii se non quando siano cominciati effettivamente i lavori.

Questa prova di buon volere valga meglio che le mie povere parole a raccomandare all'egregio ministro dei lavori pubblici il voto modesto che ho avuto l'onore di esprimergli.

LA PORTA, *relatore*. La Commissione generale del bilancio nel suo sommario rapporto, a proposito di questo capitolo, disse le seguenti parole: « La Commissione invoca dal Governo un maggiore e più energico impulso negli studi, e nei progetti di queste strade complementari, ed intanto si augura che i fondi stanziati trovino nell'anno un impiego efficace nell'interesse delle opere stradali. »

Queste parole, o signori, ci furono ispirate dalla considerazione che l'indirizzo amministrativo, anzi quello preparatorio tecnico degli studi non era molto sviluppato per queste strade complementari. Senza dubbio devesi tener conto, nel primo stadio dei lavori amministrativi, della circostanza del passaggio delle strade provinciali nel dominio della legge del 1875, cioè nelle attribuzioni dello Stato. Ma egli è certo, che avrebbersi potuto spingere più avanti lo studio di alcuni progetti; e ad ogni modo, sono molto opportune le considerazioni fatte dall'onorevole Chimirri sulla necessità che hanno i comuni di conoscere il tracciamento generale almeno di queste linee, per sapere coordinare ad esse le strade comunali obbligatorie, senza di che, o signori, noi vedremo costruite le arterie stradali senza le vene, che sono le strade comunali obbligatorie. E tanto è vero che si è verificato un ritardo negli studi di queste strade, che io ho ragione di dubitare non potersi nell'anno venturo impiegare tutte le somme stanziare su questo capitolo in esecuzione di lavori effettivi.

Ora sento dovere di dichiarare all'onorevole Napodano che ho presente la condizione in cui si trova la strada di cui egli ha parlato, quella che rientra nelle due provincie di Avellino e di Salerno, e posso dire che gli studi di massima sono eseguiti, che il primo tratto, che rientra nella provincia di Salerno di metri 5863, è ancora da costruire.

I tronchi di Avellino, di cui egli specialmente ha parlato, sono costruiti per metri 11,126. Ve n'è una parte in costruzione. Ve n'è un'altra da studiare, ed è rappresentata da metri 4696. I tratti però in

costruzione sono momentaneamente sospesi, e l'amministrazione sta rivedendo i progetti ed i contratti.

All'onorevole Friscia posso rispondere, che egli ha ben ragione di reclamare maggiore celerità nei provvedimenti amministrativi per la costruzione delle strade che interessano il circondario di Sciacca. L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa come questo è uno dei circondari d'Italia che difettano completamente di viabilità ordinaria; ed in conseguenza la strada decretata nel 1875 ha veramente i caratteri di urgenza.

Così potrei dire che sono importanti le raccomandazioni dell'onorevole Pepe per la strada Petrella per Palata al numero 13 della legge del 1875; come certo meritano tutta la considerazione le strade della provincia di Catanzaro, per le quali la provincia ha anche anticipato lo stanziamento.

Ma non siamo al caso, signori, di parlare di costruzioni, quanto siamo al punto di parlare di studi. Senza gli studi, senza i progetti esecutivi bene elaborati (poichè l'esperienza ci ammaestra che molte parti delle nostre opere pubbliche hanno avuto bisogno di opere di consolidamento e di riparazione) che spesso hanno uguagliato quelle di costruzione, senza, dico, progetti bene studiati è inutile parlare di costruzioni.

Quindi per questo momento disgraziatamente noi siamo costretti a limitare le raccomandazioni. Ed io come relatore certo mi unisco agli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, nel fare le raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè, tenendo conto di tutte le difficoltà (che io non mi dissimulo), che ha avuto l'amministrazione nel primo periodo, ora però si dia un maggiore impulso, un indirizzo più energico agli studi ed ai progetti, per poter affrettare la costruzione delle strade decretate nel 1875.

GRIMALDI. Le parole dette nella relazione ed ora ripetute dall'onorevole relatore del bilancio, del quale ci stiamo occupando, « che ora, più che di costruzioni, si tratta di studi, » mi rendono ardito d'invocare caldamente dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che sia senza indugio studiato il progetto della strada che dalla nazionale presso Soveria Mannella riesce a Santa Severina.

Per questa strada l'andamento di massima è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Non resterebbe dunque nel corso dell'anno 1877 che a fare gli studi particolareggiati perchè nel 1878 si possa dare mano all'esecuzione.

Sono troppo note al ministro ed al relatore del bilancio le ragioni speciali che dimostrano la necessità di questa strada, la quale interessa una mi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

riade di comuni disseminati sulle falde della piccola Sila.

Riconosciuta questa necessità, vuoi si ora farla passare in uno stadio meno astratto, e più concreto, quale sarebbe quello degli studi definitivi. All'uopo ho presentato all'onorevole ministro dei lavori pubblici le calde raccomandazioni delle Giunte comunali di taluni municipi interessati; unirò anche quelle degli altri. Ma poichè l'onorevole La Porta aggiunge che ha il timore che il fondo stanziato in questo capitolo non possa essere esaurito nel 1877, prendo da ciò fermissima fiducia e ragione a sperare, anzi a ritenere per certo che gli studi di questa strada, che io caldamente raccomando alle cure ed alla cortesia dell'onorevole ministro, siano disposti ed eseguiti senza indugio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io vedrò di rispondere partitamente ai diversi oratori che hanno preso la parola riguardo alle strade provinciali di cui si è discusso finora in relazione allo stanziamento di cotesto capitolo.

Il primo oratore che si è occupato di cotesto stanziamento parmi sia stato l'onorevole Napodano il quale discorse di parecchie strade così dette di serie.

Parlò in primo luogo della strada cosiddetta *delle Barone* da Grottaminarda alla Melfese.

Relativamente a questa strada io posso assicurarlo che essa anche in addietro, a sua insaputa probabilmente, ebbe presso di me un altro validissimo ed instancabile cooperatore nell'onorevole mio collega il ministro di grazia e giustizia, il quale più e più volte si occupò di questa strada, che io feci andare a studiare più volte, e dirò che ora si stanno anche facendo i progetti per l'appalto.

Quanto alle altre strade, di cui successivamente egli ha parlato, ha già dato degli schiarimenti l'onorevole relatore del bilancio, ed io non ho che a riportarmi ai medesimi.

Dopo l'onorevole Napodano ebbe a prendere la parola l'onorevole Friscia intorno a codeste strade contemplate dalla legge 30 maggio 1865, che devono servire la sua provincia, e principalmente, se ho ben preso l'appunto, intorno alla strada da Trapani per Castelvetro a Monteallegro. Ora io trovo che l'onorevole Friscia ha grandissimo fondamento a raccomandare le vie del circondario di Sciacca. Anche la Commissione d'inchiesta per la Sicilia ha notato nella sua relazione come il circondario di Sciacca, dal punto di vista della viabilità, sia il circondario che è forse nelle condizioni più infelici di tutto il regno. Io però considero la strada, della quale ha parlato l'onorevole Friscia, come una strada di primissima importanza, e vi si provvederà

con tutta urgenza, specialmente per togliere l'isolamento, che l'onorevole Friscia ha lamentato, dei luoghi onde giustamente ha parlato, dai centri di maggiore importanza dell'isola.

Vengo da ultimo a dire una parola in risposta agli onorevoli deputati di Serra San Bruno e di Catanzaro, gli onorevoli Chimirri e Grimaldi.

Essi hanno richiamato l'attenzione del Ministero sopra la necessità d'avviare gli studi relativi alle strade contemplate dalla legge dei 47 milioni.

A questo riguardo dirò una sola parola, che spero basterà per tutte, vale a dire che entro il termine contemplato dalla legge 15 maggio 1875 questi studi saranno definitivamente terminati.

Aggiungerò pure, come del resto ha fatto osservare l'onorevole relatore, che altro sono i progetti, altro la esecuzione delle strade. L'onorevole deputato di Catanzaro a questo riguardo, dappoichè ha tanto propugnato anche le strade contemplate nella legge dei 26 milioni, comprenderà che cogli stanziamenti in bilancio non si può certo provvedere all'esecuzione dell'una e dell'altra rete di strade. Ed a ciò alludevo appunto allorchè ho parlato dei provvedimenti legislativi per conciliare l'esecuzione dell'una e dell'altra rete con uno scopo di maggior economia, onde aver riguardo anzitutto al compimento delle strade che già sono in corso, ed il cui abbandono farebbe perdere anche quella parte di spesa che è già stata devoluta al loro inizio.

Ma io non voglio anticipare su ciò che sarà proposto dal preaccennato schema di legge, che mi riservo di presentare fra qualche giorno alla Camera.

Questo spero che varrà di risposta eziandio all'onorevole Pepe il quale mi parlò, se non erro, della nuova strada Garibaldi. (*Interruzione dell'onorevole Pepe*) Io ho mandato colà delle Commissioni per risolvere le questioni che alle vie di quella provincia si riferiscono. Ad ogni modo egli non può certamente dubitare (e credo che altra volta ne abbia avuto le prove) che per quelle strade mi occupo con tutto lo zelo possibile.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre opposizioni, questo capitolo s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Capitolo 83. Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 5,300,000.

La parola spetta all'onorevole Di Pisa.

DI PISA. In questo capitolo trovo stanziata la stessa somma dell'anno precedente, e nessuna parola leggo nella relazione dell'onorevole La Porta. Io mi permetto di fare alcune brevi osservazioni.

La legge del 1868 per l'obbligatorietà delle strade comunali è destinata a segnare un punto principale nella prosperità nazionale. Ciascuno conosce quanto

contribuisca al miglioramento del paese la viabilità. Ciascuno quindi deve convenire come sia utile affrettare l'allacciamento dei comuni fra di loro ed anco la costruzione di quelle strade che uniscono i comuni alle linee ferroviarie, nazionali e provinciali.

Nei bilanci dei primi tre anni, in cui ebbe esecuzione questa legge, cioè nel 1869, 1870 e 1871, complessivamente non venne stanziata, come sussidi ai comuni, che una somma di quasi tre milioni; di più questa cifra non venne impegnata interamente.

Ciò era naturale, anzi necessario, poichè i progetti ancora non erano stati compilati, e quindi non si potevano erogare maggiori somme per la costruzione delle strade. Però in ciascun anno posteriore furono finalmente impostati tre milioni, cioè il *minimum* dalla legge stabilito; e se negli anni 1872 e 1873 le somme stanziato non poterono essere interamente impegnate, ciò non avvenne nel 1874 e 1875, ed anzi nel corrente anno 1876 credo che se ne sia lamentata la insufficienza in relazione dei lavori eseguibili.

Ciascuno così vede che questa legge prende un progressivo sviluppo; molto più dopo la legge del 30 maggio 1875 per la costruzione delle strade provinciali nelle provincie che più ne difettano, poichè queste strade provinciali sono possenti intermediari fra le strade nazionali e quelle comunali. Ora, essendochè la maggior parte dei progetti è stata compilata, non è superfluo che si raccomandi l'aumento di questo stanziamento, onde si possa spingere ancora più l'esecuzione di questa legge. I tre milioni stabiliti dalla legge del 1868 sono il *minimum* e credo che se si vuol dare veramente uno sviluppo a questa legge di cui mi occupo, debbasi aumentare la cifra negli anni successivi.

Ma io non domando per ora l'aumento di questo capitolo; mi riferisco piuttosto ad un provvedimento accennato nella relazione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci presentava nell'anno 1875. Egli diceva che in considerazione dello sviluppo di questa legge sarebbe stato convenevole che alcune somme fossero restituite al fondo da cui sono state tolte.

Infatti è detto in quella relazione che per somme passate in economia, e per rimborsi fatti dai comuni dei tre quarti delle spese per strade costruite dalla truppa, e per rimborsi anche fatti dai comuni per spese di progetti, e per somme versate in tesoreria come residui di anticipazioni date ai prefetti per la compilazione dei progetti, sono provvisoriamente entrati nelle pubbliche casse quasi cinque milioni di lire. Cinque milioni quindi che furono tolti dal fondo

per le strade obbligatorie; e se queste somme allora figurarono nelle passività del bilancio, se poi rientrarono provvisoriamente nelle casse dello Stato, è giusto che ritornino alla primitiva loro destinazione. Non occorre, per così dire, che una specie di regolarizzazione di conti: lo Stato torni a mettere nella parte passiva ciò che negli anni scorsi ha fatto figurare nella parte attiva dei bilanci.

Il segnalato inconveniente aumenterà annualmente e progressivamente. Infatti buona porzione dei sopradetti cinque milioni viene rappresentata dalle spese per la compilazione dei progetti fatti di ufficio dal Governo; e siccome i comuni meno bisognosi o più volenterosi compilarono già i loro progetti a proprie spese nei primi anni; così ora non restano che i comuni più bisognosi o meno volenterosi, e pei quali è giuocoforza che si provveda d'ufficio; e quindi verrà meno la somma destinata per la costruzione delle strade appunto quando non mancando i progetti sarebbe bisognevole che i fondi all'uopo venissero aumentati.

Io quindi raccomando all'onorevole ministro, non che modifichi ora la somma di questo capitolo, ma che metta la sua attenzione per vedere se non sia il caso, quando presenterà il bilancio di definitiva previsione, d'ingrossarne la cifra.

Ora faccio un'altra raccomandazione. Nella esecuzione di questa legge vorrei che l'amministrazione dello Stato si mostrasse più larga nella concessione dei sussidi. Quando, per esempio, si è fatta una strada per mettere in relazione un comune con un altro, e quando questa strada giunge alle porte del comune e per mezzo di una traversa interna si può mettere in comunicazione con un'altra strada che si arresta all'opposta estremità del comune stesso; in questo caso l'amministrazione dovrebbe vedere se non convenisse agevolare gli sforzi di quel comune per raddoppiare in ultima analisi l'utilità della strada obbligatoriamente costruita.

Dopo questa raccomandazione, io spero che l'onorevole ministro riconoscerà come sia ragionevole per lo meno di aumentare il fondo di questi tre milioni, e non veda se per dare sviluppo e far produrre tutta l'utilità alla cennata legge del 1868 non sia oramai necessario lo aumento di questa cifra; e di più raccomando che si vada più largamente nell'accordare i sussidi ai comuni che si trovano in misere condizioni finanziarie.

CORREALE. Io ho domandato la parola per dare una breve preghiera all'onorevole ministro pei lavori pubblici. E questa è di sapere se l'attuazione della legge 30 agosto 1868 non abbia dimostrata la necessità di un qualche provvedimento che ne agevoli l'esecuzione, precisamente per maggiori sussidi

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

a quei comuni che versano in deplorable condizioni finanziarie.

Ed oltre a ciò vorrei sapere se l'onorevole ministro sia disposto a qualche provvedimento che della legge stessa temperi il rigore in rapporto ad alcuni comuni che trovansi in condizioni affatto speciali.

Mi consta che alcuni di essi si trovano di avere soddisfatto al voto della legge, sia con vie già costrutte, sia con le provinciali o nazionali che, fortunatamente attraversando il loro territorio, danno appunto quelle comunicazioni, che la legge ha interesse di vedere aperte. Eppure mi consta che si è voluto alcuna fiata interpretare tanto rigorosamente la legge da costringere i comuni a costruire nuove strade, sol perchè sarebbero riuscite, quantunque tra gli stessi estremi, più dirette e meno lunghe.

A me pare che questa interpretazione della legge sia troppo gravosa specialmente per quei comuni che versano in condizioni finanziarie non troppo floride, ed è perciò che pregherei l'onorevole ministro a voler dichiarare quale sia il suo intendimento a questo riguardo.

TORRIGIANI. Io desidererei sapere dall'onorevole ministro pei lavori pubblici se veramente crede che la legge 30 agosto 1868, importantissima per tutte le strade comunali obbligatorie del regno, se crede, dico, che sia una cosa perfetta.

Molti degli onorevoli miei colleghi ricorderanno che quando altra volta ebbi l'onore di essere relatore del bilancio dei lavori pubblici, notai qualche difetto in proposito, e mi trovai d'accordo con parecchi deputati. Ora io domando all'onorevole ministro se ha anche messo attenzione su quanto ha riferito l'onorevole relatore della Commissione, di cui mi onoro di far parte. A questo proposito mi permetto di leggere, trattandosi di poche parole, un periodo della relazione sul bilancio dei lavori pubblici:

« Accennava parimente alla convenienza d'intrattenervi sul servizio delle strade comunali obbligatorie, che invoca provvedimenti amministrativi e legislativi. »

Domando all'onorevole ministro se sentesi in accordo anche in questa parte colla Commissione del bilancio. Noi non entreremo adesso nelle tante questioni che possono sollevarsi intorno a questa legge, ma ci basta solamente che il ministro dichiarasse che ha bisogno di essere corretta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Varie sono le domande, che a proposito di questa legge e di questo capitolo mi vengono fatte.

Io ringrazio l'onorevole Di Pisa dell'incoraggiamento datomi ad adoperare in sussidi per le strade comunali obbligatorie una somma maggiore di quella

che finora siasi impostata in bilancio. Osserverò anzi che io posso dire con legittimo compiacimento che siccome in questo anno si spendono 3 milioni da parte dello Stato, vale a dire 12 milioni complessivamente per queste strade comunali obbligatorie, potrei affermare raggiunta, secondo una testimonianza molto autorevole, l'età dell'oro della viabilità in Italia.

E questa testimonianza autorevolissima io la trovo nella relazione della Commissione d'inchiesta per la Sicilia, la quale invocava anche essa quelle modificazioni alla legge sulle strade comunali obbligatorie, di cui oggi ha fatto cenno l'onorevole deputato Torrigiani.

La Commissione d'inchiesta per la Sicilia diceva presso a poco come l'onorevole Corrales: aumentate i sussidi ai comuni. E perchè la Commissione eccitava a questa modificazione della legge, a questo aumento dei sussidi? Perchè, essa diceva, oggi i 3 milioni annui che si stabilì di porre in bilancio, sulla base del sussidio del quarto, non arrivano a spenderli; quindi potete dare anche più del quarto; lo Stato può perciò sussidiare maggiormente i comuni, stando sempre nei limiti dei tre milioni. Essa diceva a sostegno della sua argomentazione: in sette anni voi sulle basi della legge preindicata avreste dovuto spendere 21 milioni, invece non ne avete spesi che 8; « aumentando il sussidio erariale è difficile che si arrivi ad erogare tutta la somma annuale che la legge del 1868 aveva prescritto; e se vi si arriverà, sarà un giorno beato per la viabilità italiana. » E ci siamo arrivati. Questo anno noi abbiamo speso più che i 12 milioni, che portano 3 milioni di sussidio a carico dello Stato; abbiamo speso più di 13 milioni, di guisa che bisogna già intaccare una parte del fondo stanziato nel bilancio dell'anno venturo. Io vado ancora assai più oltre, e dico...

LA PORTA, relatore. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... accetto ciò che propone l'onorevole deputato Di Pisa, di fare, cioè, una spesa maggiore; imperocchè se l'onorevole mio collega, il ministro delle finanze, e la Camera mi ammetteranno per il 1878 anche 6 milioni di sussidio, io mi assumo di spendere nell'anno stesso, in strade comunali obbligatorie, 24 milioni, di fare quindi 2400 chilometri di strade; epperò sarebbe al di là che raggiunta questa aurea e beata età della viabilità italiana. È chiaro?

Riguardo poi alla raccomandazione rivolta dall'onorevole deputato Torrigiani, io non dico certo che la legge della quale si tratta sia perfetta; tuttavia dico che essa è tolta dalla legge francese che fece in Francia sì splendida prova, onde è qui il

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

caso di dire più che mai che *in novis constituendis evidens utilitas esse debet ut recedatur ab eo iure quod diu aequum visum est.*

LA PORTA, *relatore.* Se fossero state e fossero altre le condizioni fatte, per il tempo, alla Commissione generale del bilancio, e altre le condizioni della discussione in questa Camera, non avrei in questo momento difficoltà di trattare a fondo la questione delle strade comunali obbligatorie; ma credo che l'onorevole ministro e la Camera terranno conto delle riserve dalla Commissione generale del bilancio e ora verranno da me ripetute.

È necessario, signori, che noi esaminiamo in altra occasione tanto l'andamento amministrativo, quanto le condizioni fatteci dalla legge del 1868.

È necessario di vedere non solamente quanto si è speso, ma la ripartizione di questa spesa; è necessità di osservare quanta parte di questa spesa è andata al personale, è andata agli studi e agli stampati, e quanta ne sia andata alla costruzione delle strade; è necessità di osservare se la *corvée* che, come diceva l'onorevole ministro, è un esempio francese, si possa italianizzare, è necessità di vedere se l'istituzione del credito fatto ai comuni li metta in grado di fornire la loro quota.

Voi sapete le condizioni dei bilanci comunali, voi sapete quanto siano difficili specialmente pei comuni piccoli i crediti a buon mercato.

Tutta questa condizione di cose è necessario che sia esaminata, che sia comprovata da documenti indiscutibili, ed allora la Camera potrà giudicare delle riforme, nel caso le creda necessarie, da apportarsi a questa legge, come dell'andamento amministrativo sinora tenuto.

Io quindi pregherei la Camera, a nome della Commissione generale del bilancio, a non voler per ora andare avanti in questa questione, e riservarla ad altra occasione più opportuna.

PRESIDENTE. Siccome non ci sono opposizioni, il capitolo 83 si intenderà approvato.

(È approvato.)

Acque. — Opere idrauliche di prima categoria.

L'onorevole Piccoli ha facoltà di parlare.

PICCOLI. Nel bilancio pel 1877 non vedo stanziata somma alcuna per la sistemazione del Brenta e del Bacchiglione; ma l'onorevole ministro non ignora che quella sistemazione non è ancora compiuta; manca un'opera che è il coronamento dell'edificio, un'opera che non aggraverà di molto il bilancio dello Stato, perchè, se non erro, la spesa, cui alludo, è preveduta per la parte competente allo Stato nella somma di lire 300,000 circa. Si tratta della briglia allo sbocco del Bacchiglione nel canale del Piovego.

Quest'opera, compresa nel progetto grandioso di

quei sommi idraulici, che furono Fossombroni e Paleocapa, fu sancita dalla sovrana risoluzione del 1842 che ha approvato quel piano.

La sua necessità, ed anche la sua urgenza, fu riconosciuta poco tempo fa dal Consiglio superiore dei lavori pubblici quando ebbe ad esaminarne il progetto particolareggiato. Infine, la sua necessità fu ammessa in quest'Aula quando fu discusso il bilancio del 1876.

Non credo che si possano mettere in dubbio i vantaggi, perchè l'onorevole ministro ricorderà certamente che, con una spesa relativamente piccola, si ottiene di rendere completa la navigazione tra Venezia, Padova e Vicenza, la quale adesso rimane di frequente interrotta; si ottiene di accrescere il lavoro di moltissimi opifici i quali se ne devono restare inoperosi due giorni per settimana; e infine si crea una forza di 200 cavalli che può essere utilizzata per un'industria importante.

Io credo che se l'onorevole ministro delle finanze potesse esaminare questa questione, egli sarebbe il mio primo e naturale alleato, a meno che non volesse riprendere quella famosa lente dell'avaro che è stata mandata al rigattiere.

So che vi si oppongono difficoltà di procedimento; che si dubita se il Ministero sia autorizzato dalla sovrana risoluzione del 1842 a proporre nel bilancio la somma che occorre, oppure se ci voglia una legge speciale.

Io non entrerei in questi particolari, nè, nella condizione attuale della Camera, è possibile dimostrare se certi fondi furono sì o no impiegati per gli scopi che erano dalla sovrana risoluzione previsti. Mi basta di avere richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su quest'affare, e lo raccomando vivamente alla sua intelligente sollecitudine, e mi affido pienamente in lui, certo che, dopo averlo esaminato con cura, egli vorrà riconoscere che sono giusti i desiderii delle popolazioni di cui sono in questo momento l'interprete; e così egli potrà provvedere all'adempimento di impegni legislativi, e nello stesso tempo agli interessi bene intesi dello Stato.

LA PORTA, *relatore.* Non è la prima volta che la Camera assiste alla trattazione di queste opere di sistemazione, poichè io ricordo che ogni anno il deputato di Chioggia, discutendosi questo bilancio, portava innanzi alla Camera le raccomandazioni le più vive. Oggi è l'onorevole Piccoli che raccomanda al Ministero la sistemazione del canale interno di Padova, opera che ha pur relazione tecnica colla sistemazione del Brenta e del Bacchiglione. Ebbene, il silenzio del deputato di Chioggia mi fece dimandare schiarimenti su questo capitolo al ministro dei

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

lavori pubblici, ed io sono in condizione di assicurare l'onorevole preopinante e la Camera, che da Chioggia è stato passato a Padova un apposito ufficio tecnico, incaricato di studiare la sistemazione generale dei due fiumi, e si aspetta il progetto che questo ufficio dovrà presentare.

Queste sono le informazioni che ho potuto ottenere. Del resto l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà, per la questione speciale sollevata dall'onorevole Piccoli, dare migliori spiegazioni, egli che è in condizione di possederle.

CAVALLETTO. Se l'ingegnere, che è destinato per lo studio della nuova foce del Brenta, si occuperà anche del coordinamento dei canali navigabili, io credo che non dimenticherà il lavoro raccomandato dall'onorevole Piccoli. Questo lavoro è effettivamente necessario per terminare la sistemazione dei canali interni di Padova. L'immissione del Piovego nella nuova inalveazione del Brenta a Strà ha prodotto un notevole abbassamento nelle acque di quel canale, e quindi per lo accelerato scarico una detrazione molto forte alle acque interne dei canali di Padova, donde un vero danno nella navigazione dei canali all'interno e superiormente a Padova.

È un lavoro il suaccennato che non importerà una grande spesa, e che ripartito in due o tre annualità non porterà sensibile aggravio allo Stato, tanto più che vi dovrà concorrere il comune di Padova, che vi ha un interesse.

Giacchè si è trattato di questo argomento della sistemazione del Brenta e del Bacchiglione, cioè del piano Fossombroni, approvato nel 1842, io devo ricordare un lavoro che è pure compreso nel piano Fossombroni, ma che il Governo austriaco aveva dichiarato di aggiornare temporariamente, cioè di eseguire dopo che sarebbero stati quasi compiuti i lavori del Brenta e del Bacchiglione, ed è la sistemazione del Sile.

Colla deviazione del Sile dal naturale suo corso e scarico nella Laguna di Burano, e colla nuova inalveazione di quel fiume, che, mediante il così detto *taglio del Sile*, fu portato a scaricarsi nell'alveo abbandonato del Piave, fu interrotto lo scolo del territorio compreso fra il Sile ed il Piave. Si è formato così un grande impaludamento nel territorio veneziano e trevisano, e a togliere questo gravissimo danno, è assolutamente necessario che si eseguisca il lavoro, compreso nel piano Fossombroni, relativamente al Sile, mercè il quale si ridonerà all'agricoltura un territorio naturalmente fertile, e che era coltivato e ubertoso prima che si facesse quel taglio. La stessa Repubblica veneta, quando decretò il taglio del Sile, aveva progettato di formare una *botte* sotto la nuova inalveazione per

scolare quel territorio. Questa *botte* però non fu mai fatta.

Nel 1820 l'idraulico Tadini la ripropose, e nel piano Fossombroni è contemplata appunto la *botte ai Lanzoni* e l'arginamento alla sponda sinistra del Sile.

Anche questo è un lavoro che non importerà grande spesa, e nella quale spesa concorrerà il consorzio di Vallio e Meolo, e vi potrà anche concorrere la provincia di Venezia con un sussidio al consorzio. Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nell'interesse generale dello Stato, poichè si tratta in fine di accrescere la rendita pubblica dello Stato con migliorare e sanificare un esteso territorio alla sinistra del taglio del Sile, e di portare a compimento la sistemazione dei canali di navigazione di Padova, collegati con Vicenza e Venezia, io credo, ripeto, che l'onorevole ministro non mancherà di occuparsene con premura, e di presentare al Parlamento i progetti di legge per la esecuzione di queste opere importanti, e non grandemente costose.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Vari sono i temi che in ordine alla sistemazione del Brenta e del Bacchiglione vennero portati ora innanzi alla Camera. Uno è quello che si riferisce alla sistemazione del Bacchiglione nell'interno della città di Padova, della quale sistemazione ha parlato ora, come altra volta, l'onorevole deputato Piccoli.

A questo riguardo io rammento che si è discusso tra l'onorevole Piccoli e l'onorevole Bucchia da una parte ed altri ministri dei lavori pubblici dall'altra, se la sistemazione del Bacchiglione nell'interno della città di Padova fosse richiesta e stabilita dalle disposizioni austriache aventi forza di legge, in guisa che la relativa somma possa essere iscritta in bilancio come spesa obbligatoria; oppure se, essendo il relativo fondo esaurito, non occorra presentare all'uopo un apposito disegno di legge.

Pretendevasi dall'onorevole Piccoli e colleghi che, essendo contemplata nel piano Fossombroni e Paleocapa questa sistemazione del Bacchiglione nell'interno di Padova, essa si debba considerare come parte integrante del piano stesso ordinato mediante le disposizioni citate dall'onorevole Piccoli, e quindi la medesima, senz'uopo di legge speciale, abbia ad essere eseguita. Opponevasi dai miei predecessori che eransi sostituite altre opere a quelle contemplate nel primitivo piano Fossombroni, che era esaurito il fondo primitivo, il quale era di 9 milioni, per quanto mi sembra, che conseguentemente per intanto e senza una legge nulla potevasi fare.

Sopra questa questione fu chiesto l'avviso del Consiglio di Stato, e pochi mesi or sono il Consiglio di Stato diede il chiestogli avviso e lo diede nel senso che in forza d'una disposizione austriaca del 3 gennaio 1866 che circoscrisse e determinò la spesa vincolata per l'opera onde si tratta, il fondo relativo debbasi considerare come definitivamente esaurito e compiute le opere che si erano riconosciute e dichiarate le sole necessarie alla sistemazione secondo i progetti definitivi. Occorrerebbe quindi la presentazione d'un progetto di legge per procedere a questa sistemazione.

Ciò posto, l'onorevole Piccoli mi domanda: presenterete voi questo disegno di legge?

PICCOLI. L'ho raccomandato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Egli mi ha raccomandato la presentazione di questo progetto di legge. Ora io mi fo una domanda.

Quest'opera deve porre a carico dello Stato 300 mila lire all'incirca, salvo quello che il comune di Padova sarebbe disposto a dare per altri utili di forza motrice speciali alla città medesima che gli si potrebbero in tal modo procurare.

Ora, se io presentassi tale schema di legge avrei io il voto dell'onorevole Piccoli per quest'opera? Temo di no, perchè ricordo che l'onorevole mio amico Piccoli disse ai suoi elettori che, finchè non fossero state da noi diminuite le imposte, egli non avrebbe dato il voto per nessuna nuova spesa. (*Bravo!*)

Ora, se io non potrò avere il voto dal medesimo deputato di Padova, più difficilmente mi sarà possibile di ottenere voti dalla Camera per questo progetto di legge. Tuttavia gli prometto che non avendo io il medesimo programma da lui esposto, anche ove il mio amico e collega ministro delle finanze non diminuisca prima le imposte, dovendo presentare altri progetti di spesa per opere idrauliche, vedrò se possa comprendere anche questa spesa da lui raccomandata.

Vengo ora alla sistemazione del Brenta, cioè alla espulsione del Brenta dalla laguna, a cui si riferiva l'onorevole relatore della Commissione. Riguardo a quest'opera io non ho che a ripetere le dichiarazioni fatte in altra circostanza che, cioè, appena l'ingegnere Bucci abbia fatto il proprio rapporto, il Governo prenderà una determinazione intorno a quell'opera importantissima.

Finalmente l'onorevole mio amico Cavalletto venne a parlare di una parte del piano Fossombroni, relativo alla sistemazione del Sile, facendo passare nella laguna le acque che dovrebbero immettersi nel medesimo ed ora sono soggette a stagnazione nei fondi circostanti. Ebbene io ammetto che quest'opera del Sile, a cui si è riferito l'onore-

vole Cavalletto, è compresa nel piano Fossombroni, e che come parte dell'opera contemplata nel piano medesimo è d'indole obbligatoria. Perciò quanto alla spesa per questo lavoro per il completo adempimento delle disposizioni precedenti, mi farò un dovere di comprenderla a suo tempo nei nostri bilanci.

PICCOLI. Mi duole che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia voluto portare la questione politica o di partito in una faccenda puramente tecnica e che ha tratto all'adempimento di una legge anteriore.

Io dirò all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che egli ha voluto dare a certe mie parole, che non so se gli sieno state esattamente riferite, un'interpretazione almeno molto letterale. Egli, che mi conosce da molto tempo, vorrà pur credere ch'io non mi ostinerò a non votare spese necessarie e di così piccola importanza, come quella della quale io discorreva poc'anzi; e posso dirgli ancora che probabilmente voterò, senza timore di mettermi in contraddizione, il bilancio dei lavori pubblici quale ci venne presentato, sebbene presenti, in realtà, una spesa superiore a quella degli anni passati.

Mi pare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per fare della politica, abbia spostato la questione portandola in un campo che non era veramente il suo proprio.

Nel fare le dichiarazioni alle quali egli ha accennato io intendeva parlare di spese colossali, alludeva alle spese delle strade ferrate e parlava nello stesso senso in cui presso a poco ha parlato ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici, difendendo dalle numerose domande per lavori di strade che gli venivano fatte.

Io m'attendevo dall'equità dell'onorevole ministro che egli volesse intendere in questi limiti le parole da me pronunziate in altro recinto.

Ciò premesso, osserverò che io aveva già detto, quando ebbi l'onore di prendere la parola poc'anzi, che non faceva questione di procedimento e che mi affidavo al ministro dei lavori pubblici.

Piglio atto delle dichiarazioni che egli fa di presentare prossimamente un progetto di legge per sistemare il Brenta e il Bacchiglione, e lo ringrazio di questa buona disposizione che dimostra.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Può ritenere l'onorevole Piccoli che non entra per niente la politica in ciò che ha detto. Siccome egli mi chiedeva una nuova spesa prima d'ogni nuova diminuzione d'imposta, io anzi sono lieto di avere accaparrato in questo modo il suo voto sia per questa spesa sia per le altre a cui egli ha accennato. (*Si ride*)

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Acque. — Opere idrauliche di prima categoria. — Capitolo 84. Apertura di un canale di navigazione fra i laghi di Como e di Mezzola. (*Per memoria.*)

Capitolo 85. Condotto Giove e Fontanelle - Caserta - Sistemazione del condotto, lire 5,000.

Capitolo 86. Fiume Arno - Pisa - Sistemazione dell'alveo del detto fiume presso il ponte della ferrovia a Bambaricina, lire 17,500.

Capitolo 87. Canale navigabile da Pisa a Livorno - Pisa - Allargamento e sistemazione del canale nel tratto di metri 210 che precede il ponte a Piglieri, lire 2,500.

Capitolo 88. Fiume Corno - Udine - Rettifica della grande risolta nel bosco Frangipane, ossia sopra il ponte denominato *delle Barcatte*, lire 1,500.

Capitolo 89. Fiume Lemene - Venezia - Ricostruzione di una briglia attraverso l'emissario di detto fiume poco sotto a Concordia, lire 2,500.

Capitolo 90. Fiume Bacchiglione - Vicenza - Riforma della pescaia a Perarolo per ridurla a chiusa mobile, lire 24,300.

Opere idrauliche di seconda categoria. — Capitolo 91. Torrente Quaderna - Bologna - Sistemazione del diversivo dello stesso torrente dal ponte della Fiorentina alla cassa di colmata dei torrenti Idice e Quaderna inferiormente al confine Mazzacorati-Ratta, lire 10,000.

Capitolo 92. Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico a Zavellano, lire 18,000.

Capitolo 93. Fiume Panaro - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico nell'alto Panaro, lire 15,000.

Capitolo 94. Fiume Bacchiglione - Padova - Costruzione di un magazzino idraulico in comune di Veggiano, frazione di Trambacche, lire 1,500.

Capitolo 95. Fiume Po - Piacenza - Costruzione di una chiavica a tre luci sul colatore Podestà, lire 1,500.

Capitolo 96. Torrente Crostolo - Reggio Emilia - Costruzione di un magazzino idraulico in Santa Vittoria, lire 3,000.

Capitolo 97. Fiume Po - Rovigo - Costruzione di un magazzino idraulico a Polesella, lire 2,000.

Capitolo 98. Fiume Po - Rovigo - Costruzione di un magazzino idraulico a Cavarzere, lire 20,000.

Capitolo 98 bis. Prima serie dei lavori complementari per la sistemazione degli argini del Po e dei suoi influenti in relazione colla massima piena (Spesa ripartita), lire 2,000,000.

GHINOSI. Ricorderà la Camera come in seguito alle piene ed alle rotte del 1872, essa sia stata

chiamata a concorrere con una larga e grossa spesa al ristauo delle arginature del basso Po, ed al riattivamento degli scoli interni otturati dalle sabbie.

Ricorderà pure la Camera come la somma totale onde aggravò il bilancio fosse di circa 26 milioni, cifra enorme e che rappresentava per lo appunto il prezzo della nostra incuria, e quello ancora della disattenzione e della inettitudine di alcuni pubblici funzionari.

Queste opere si eseguirono, in parte, negli anni decorsi, e in base ai progetti approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma non furono completate, o perchè fossero difettivi gli stessi progetti, o perchè la somma stanziata non risultasse alla prova sufficiente; tantochè in quest'anno, e precisamente nel 6 luglio, la Camera dovette votare una seconda legge, la quale, per questo titolo, aggravava ulteriormente il bilancio di 7 milioni.

Lo stanziamento di due milioni portato ora nel capitolo 98 bis rappresenta un secondo prelevamento sulla somma indicata, essendosi nel corrente anno consumata la prima impostazione di lire cinquecento mila.

Il metodo seguito, io non so invero per quale ragione, ma probabilmente per necessità locali ed anche perchè c'era maggior urgenza di afforzare e rialzare quelli tra gli argini che si trovavano in condizioni peggiori, il metodo seguito, dico, condusse a questo, che lo sviluppo dell'arginatura presenta adesso una strana linea, cioè degli alti e dei bassi; avvegnachè queste opere di rinforzamento e di rialzamento, invece di essere fatte continuamente, siano state eseguite saltuariamente. E per spiegarmi con un'immagine dirò che quella curva lunghissima di arginature ricorda, a chi la guarda, nel suo stato attuale, un qualche cosa che rassomiglia alla bocca sdentata di un vecchio. (*Si ride*)

È evidente che lo scopo al quale dovevano essere spesi i milioni votati dalla Camera, era di impedire ulteriori sventure a quelle popolazioni, ulteriori aggravati al bilancio dello Stato.

Le opere, come furono eseguite, non conseguirono evidentemente l'intento che ci eravamo prefisso. Ed è pure evidente che l'averne un argine per 5 chilometri all'altezza normale e per 10 ad una altezza inferiore, per rispetto alle conseguenze, vale quanto avere un argine che non raggiunga in tutto il suo sviluppo l'altezza prescritta e riscontrata indispensabile dallo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici, per contenere l'acqua delle maggiori piene.

Io per conseguenza pregherei, e questo è lo scopo per cui ho preso la parola, pregherei l'onorevole ministro a volere con la sua attività, con la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

sua ben nota energia di volontà, a volere rendere utili, a volere far fruttare, se mi è concessa l'espressione, i 26 milioni che abbiamo già speso, erogando in breve tempo, e più razionalmente che non siasi fatto dianzi, i due milioni che ha nelle mani, completando, cioè, rialzando e rafforzando le arginature là dove non furono ancora assettate, e facendo costruire le banche a ridosso di quegli argini che ne hanno difetto; in una parola, completando quelle opere, senza le quali, sarebbe stato assurdo, peggio che vano, avere incontrato una lunga e replicata serie di sacrifici.

È questa per me una questione quasi personale, una questione locale, per la quale tuttavia non chieggo un soldo al Governo, anzi, con esempio che pur troppo non sarà imitato, sono disposto ad offrirgliene. Pertanto desidero che quella parte dei due milioni che è assegnata alla mia provincia nativa (ora, fatalmente, in condizioni eccezionalissime a cagione delle inondazioni interne, tristissima e deprecata eredità delle rotte del 1872), desidero, dico, che quella parte della somma destinata a completare le opere idrauliche della mia provincia, sia dall'onorevole ministro spesa tutta nel presente inverno: e dove poi il Genio civile locale fosse stato tanto attivo, tanto solerte promotore dell'interesse pubblico, da presentare progetti al di là della cifra che il Ministero ha disponibile; io gli offro, a nome della mia provincia, di anticipare la somma di cui avesse bisogno; salvo a restituirla sul bilancio dell'anno venturo.

Questa è la domanda vivissima che io muovo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella lusinga che egli vorrà benevolmente accoglierla. Non dimentichiamo che i grandi interessi sono solidali; e che non per nulla una nazione versa, a proteggere da danni straordinari una parte di sè stessa, 20 o 30 milioni; se li spende, li spende per non tornarci più sopra.

Dunque, se noi abbiamo fatto tanti sacrifici, dobbiamo, e non ci costi lo sforzo, raggiungere lo scopo al quale intendevamo.

Ma accanto a questa ragione, sta l'altra, che le condizioni attuali di quella provincia, in seguito appunto alle sventure sofferte, sono tali da richiamare tutta l'attenzione, non solo del ministro dei lavori pubblici, ma anche del Ministero intero. Davanti ad una provincia, la quale, benchè travagliata da tanti dolori, è disposta a fare dei nuovi sacrifici, pure di dare pane e lavoro ai propri terrazzani, e di premunirsi una buona volta e per sempre da rotte ed inondazioni, io credo e spero che tanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, quanto l'in-

tero Gabinetto, non avranno alcuna eccezione da opporre.

Io pregherei quindi l'onorevole mio amico Zannardelli, come già dissi, ad accogliere benevolmente la mia istanza, ed a volere spendere quel tanto che è assegnato alla mia provincia, in questi mesi d'inverno; e si avrà così un vantaggio pecuniario ed economico, perchè, mentre provvederemo di lavoro centinaia di onesti lavoratori, potremo ottenere la mano d'opera a miglior mercato (oggi, pur troppo, le braccia si offrono, l'estate bisognerebbe andarle a cercare). E quando mai il genio civile provinciale avesse presentati progetti di lavori oltre i limiti della cifra impostata, io lo prego a volere dar seguito anche a questi, ed ove gli manchino i fondi, li chiegga a noi, che saremo ben felici di anticiparglieli.

CAVALLETTO. Ho chiesto la parola, non già per contraddire alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Ghinosi, nelle quali io pure concorro, ma per rettificare, o almeno chiarire, una frase che egli ha pronunciato, accusando d'inefficienza e di negligenza i funzionari. Io deploro che non sia qui presente l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, il quale, come capo e presidente di una Commissione d'inchiesta, che fu nominata per rilevare le cause delle rotte del Po mantovano del 1872, e per esaminare i difetti della nostra amministrazione dei lavori pubblici, potrebbe testificare che effettivamente colpa per parte degli ingegneri di riparto non ci fu. Io posso fare testimonianza che gli ingegneri di riparto fecero quanto era umanamente possibile per evitare quei disastri; sono disastri che difficilmente, quando sorgono casi così straordinari come quelli della piena del 1872, che superò di 40 centimetri la piena massima del 1868, difficilmente si possono evitare e prevedere.

Io posso fare testimonianza che per parte degli ingegneri addetti alla difesa di quei fiumi non ci fu nè colpa, nè inefficienza, nè negligenza; essi fecero quanto era possibile, e se disastri accaddero, questo si deve a forza maggiore e fors'anche al difetto del nostro sistema di amministrazione dei lavori pubblici.

Io vorrei che quella Commissione che fu allora nominata si facesse rivivere, perchè dall'esame di quei fatti e dalle ispezioni fatte sopra luogo, si vedrebbe quanto le raccomandazioni che io ho spesse volte fatto qui, in questa Camera, perchè si riformasse l'amministrazione dei lavori pubblici, avessero fondamento di ragione. Non si tratta di persone; è il sistema dell'amministrazione dei lavori pubblici, è il suo difettoso organismo e ordinamento che qualche volta impedisce di potere prevenire a

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

tempo disastri che altrimenti, tranne i casi straordinari, imprevedibili di forza maggiore, si dovrebbero e si potrebbero evitare.

GHINOSI. Io comprendo perfettamente il sentimento che ha imposto all'onorevole Cavalletto di chiedere la parola, ma aggiungo subito che egli ha dato alle mie espressioni, o per meglio dire, ad una mia espressione, un significato che non era punto nel mio pensiero.

Io ho detto che i 26 milioni spesi rappresentavano il prezzo della nostra incuria, e della inettitudine di alcuni pubblici funzionari, e mantengo esattamente la mia espressione.

La prova dell'incuria l'abbiamo in questo, che mentre il pericolo era imminente, nei tre riparti più importanti e dove appunto avvennero o minacciarono rotte, gli ingegneri mancavano o poco meno.

Era da venti giorni appena che uno degli ingegneri di riparto era giunto (nuovo affatto alle cose del Po) in San Benedetto; il riparto di Revere era amministrato da un giovane impiegato del genio civile, il quale, in mezzo a tutta quella faraggine spaventosa di cose si era, posso dirlo, spaventato, e se ne rimaneva chiuso nel chiavicone di Sernide.

Nel terzo, quello di Ostiglia, dove l'onorevole Cavalletto ebbe poi a spiegare tanta attività, e tanto coraggio, non c'era affatto ingegnere, perchè lo Schiappadori che ne era il titolare e che avrebbe dovuto trovarsi al suo posto, nel giorno precisamente in cui l'argine crollava in Po, era a Mantova da parecchi giorni, per modo che la prima difesa fu fatta dai cittadini col consiglio e coll'aiuto di un vecchio ingegnere idraulico, capitato per caso in paese, ingegnere da 10 o 15 anni in pensione.

Questa è la verità; che poi l'assenza del personale, e l'applicazione di personale inetto, siano stati la conseguenza di una difettosa organizzazione io sono ben lontano dal contraddire; e ricorderò anzi che io pure, modestamente alla mia volta, riferendo la legge da me proposta per l'inchiesta sulle rotte del Po, suggerii una larga riforma dell'organamento del servizio idraulico, suggerimento che insieme a moltissimi altri rimase finora un vano e pio desiderio.

Ecco la spiegazione che mi sono creduto in dovere di dare all'onorevole Cavalletto, il quale avendo per tanti e tanti anni appartenuto al genio civile, ha creduto forse, ed a torto di vedere nelle mie parole offeso il decoro od il credito del corpo di cui ha fatto parte, e di cui era, lo dico sinceramente, un'illustrazione.

DALL'ACQUA. Io aveva chiesto la parola per rettificare alcune dichiarazioni fatte dall'onorevole Cavalletto. Ma queste rettificazioni furono già fatte dal

mio collega onorevole Ghinosi ed io che sono di quei paesi, e mi trovavo allora sopra luogo, non posso che confermare, che i disastri avvenuti nel 1872 per la rotta specialmente del fiume Po ai Ronchi presso Revere provennero da una minore esperienza, e da minore attività dell'ingegnere di riparto, il quale in tempo di piena è il solo che debba impartire gli opportuni provvedimenti per prevenire ed impedire che non avvengano disordini. Quantunque la colpa non debba attribuirsi tutta ad esso ingegnere, ma in gran parte anche al Governo, il quale alla vigilia del solito tempo delle piene ha destinato un giovane ingegnere allievo a reggere uno dei più importanti riparti idraulici del regno. Sicchè non sarà mai abbastanza raccomandato all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, che ad essi riparti sieno destinati ingegneri provetti, di conosciuta capacità idraulica, e che si vada bene a rilento nel traslocarli, e cambiar loro destinazione, come si è praticato sino a pochi anni addietro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lasciando la questione retrospettiva, per venire alle specifiche domande che mi ha mosso l'onorevole mio amico Ghinosi, io trovo che i lavori i quali sono stati stanziati per le opere di prima serie per la difesa del Po siccome i più urgenti, e che sono enumerati nell'allegato che servì di base alla legge relativa, costituiscono la somma di 9 milioni; 9 milioni, 7 dei quali vengono ad essere somministrati dai fondi per cui si è provveduto colla legge in discorso, mentre agli altri due si provvede colle spese di ordinaria manutenzione.

Ciò posto, le opere che io posso far eseguire sono quelle precisamente indicate nella tabella che forma il summenzionato allegato unito al progetto di legge, tabella che fa appunto ascendere l'importo delle opere ai predetti 9 milioni.

Su questi 9 milioni io ho fatto il computo delle opere che appartengono alla provincia di Mantova, opere a cui ha fatto allusione l'egregio mio amico il deputato Ghinosi, ed ho veduto che a quella provincia spettano opere dell'importo di lire 1,120,000, delle quali per 240,000, si supplirà coi fondi ordinari e per 880,000 coi 7 milioni disposti colla nuova legge.

Quindi la tangente della provincia di Mantova sui 7 milioni viene ad essere di lire 880,000.

Ora, il progetto di legge stabiliva che la somma di 7 milioni dovesse spendersi in cinque anni, cioè lire 500,000 nell'anno che sta per finire, due milioni annui negli anni 1877, 1878 e 1879, ed il residuo mezzo milione nel 1880.

Ne viene adunque che, proporzionalmente, sulle lire 800,000 da spendersi complessivamente nella

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

provincia di Mantova, 60 mila dovevano essere spese sui fondi del 1876, 251,000 sui due milioni che si avranno disponibili nel bilancio del quale ora si tratta. Cosicchè per gli anni 1876 e 1877 nella provincia di Mantova proporzionalmente si avrebbero a spendere lire 311,000.

Ora su queste lire 311,000 io ho già autorizzato l'appalto per lire 212,000 nella provincia di Mantova. Restano dunque 99 mila lire a raggiungere le 311 mila di cui ho parlato.

Ed a questo riguardo, siccome ho in corso di approvazione un altro appalto pel ritiro della cornella di Sermide di fronte all'abitato per lire 80 mila, così potremo in breve appaltare anche questo lavoro.

Ho voluto entrare in questi particolari per mostrare che io credo di poter adempiere alla prima parte dei desiderii dell'onorevole Ghinosi, perchè, essendo già autorizzato l'appalto per 212 mila lire, essendo possibile un altro prossimo appalto per 80 mila lire, noi siamo quasi alla somma disponibile.

Resta la seconda parte delle raccomandazioni dell'onorevole Ghinosi, il quale dice: spendete subito anche le altre 569 mila lire a raggiungere le 880 mila che spettano alla provincia di Mantova sopra la somma totale portata dalla legge. Spendete subito ove la provincia sia disposta ad anticipare la somma che voi non avrete se non negli anni 1878, 1879 e 1880.

Anche in questa parte io trovo che egli ha addotte delle buonissime ragioni. Egli è certo che, se noi avessimo fatti prima quei lavori che facciamo adesso, avremmo evitato di spendere una somma di gran lunga maggiore. Ed è certo desiderabile che noi spendiamo questo denaro per le ulteriori difese del Po prima che venga un'altra piena, la quale faccia sì che noi dobbiamo spendere immensamente di più.

LA PORTA, *relatore*. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Egli è per ciò che, se la provincia entrasse in questo ordine di idee, io darei certo alle proposte che essa mi facesse la più simpatica attenzione, appunto per evitare quel *troppo tardi* che è la malaugurata parola di tutti i disastri, come di tutte le rivoluzioni. (*Bene! bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

LA PORTA, *relatore*. Dirò poche parole per raccomandare alla mia volta al ministro dei lavori pubblici l'ordinamento del servizio idraulico, di cui fece cenno l'onorevole Ghinosi. Un'altra parola è di soddisfazione per le dichiarazioni che l'onorevole ministro ha fatte a proposito dell'iniziativa presa dalla provincia di Mantova. Certamente quando una

provincia come quella di Mantova si presenta colla proposta d'anticipare una parte della spesa per affrettare lavori, i quali non si sa se arriveranno in tempo a guarentirla dalle piene del Po, dopo l'esperienza dolorosa che si è fatta dalle popolazioni e dalle finanze dello Stato, è cosa che merita, come meritò l'approvazione del ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Nessuno avendo fatto opposizione al capitolo 98 *bis*, lo ritengo come approvato.

(È approvato.)

Capitolo 98 *ter*. Prima serie dei lavori per la sistemazione del Tevere (Spesa ripartita), 4,000,000 di lire.

(È approvato.)

Opere idrauliche *promiscue*. — Capitolo 99. Assettamenti e riparazioni straordinarie alle opere idrauliche in causa della piena del 1872, lire 100,000.

DILIGENTI. Vorrei chiamare tutta l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle opere idrauliche della valle di Chiana. Con mio rincrescimento non veggio alcun assegno speciale per queste opere idrauliche importantissime. Da molti anni queste bonifiche le quali furono portate più che a mezzo dal cessato Governo...

PRESIDENTE. Onorevole Diligenti, è al capitolo 100 che questo discorso dovrebbe trovar luogo.

DILIGENTI. Si dicono anche bonifiche, ma sono opere idrauliche.

LA PORTA, *relatore*. In Toscana le chiamano così.

DILIGENTI. Queste opere soffrono un rallentamento che produce, e più minaccia danni gravissimi a gran parte di due cospicue provincie, cioè delle provincie di Arezzo e di Siena, mentre si aveva ragione di sperare che il Governo italiano avrebbe mantenuti gli impegni tramandatili dal Governo di cui fu successore. È certo che se si continuerà in questo sistema, la malaria e la miseria torneranno tra non molto a desolare quei paesi e quelle campagne, poichè in ispecie da due o tre anni a questa parte si veggono segni manifesti della più grande decadenza, si veggono i tristi segni di un prossimo impaludamento. È certo che si distruggeranno per tal modo interamente anche gli ingentissimi capitali che si impiegarono nelle bonifiche già eseguite. Questi pericoli urgenti furono inutilmente da molto tempo segnalati da molti dei nostri più illustri idraulici, e tra gli altri dal compianto senatore Possenti, dopo la cui morte si può dire che quasi più nessuno siasi occupato dei lavori di val di Chiana.

Ricordo che tanto più al Governo incombe l'obbligo di compiere questi lavori legatigli dai suoi predecessori, inquantochè ha pure ritirato una enorme somma (circa 20 milioni) colla vendita pre-

cipitata anni fa dei beni che vi possedeva, beni che in antico furono ceduti al Governo da comuni e privati, appunto perchè eseguisse le bonifiche necessarie; beni che poi sono stati pagati a caro prezzo, appunto perchè si aveva la certezza, del resto giustificata abbastanza anche dai contratti di vendita, che il Governo avrebbe soddisfatto agli obblighi suoi. È infatti troppo indecoroso, troppo ingiusto per un Governo, come per un privato, il prendere tutto l'attivo e ripudiare tutto il passivo di una successione.

Vi è, si dice, la questione della classificazione delle opere idrauliche nella Valle di Chiana che ha intralciato le risoluzioni da prendersi su tale materia. Io credo che sia una grande ingiustizia il classificare in seconda categoria le opere della Valle di Chiana, in quanto però sono bonifiche nazionali straordinarie, in quanto sono la prosecuzione necessaria di opere che furono già eseguite a carico esclusivo delle finanze dello Stato. Così opinarono egregi giureconsulti, e tra gli altri l'onorevole Mari. Il Consiglio di Stato fu chiamato da parecchi anni a risolvere questa grave questione, ed ancora non l'ha risolta; ma intanto si è tratto profitto forse da questa incomprensibile lentezza per arrestare i lavori, e così compromettere tutti i risultati ottenuti.

Ma siano le opere di Val di Chiana classificate in prima o in seconda categoria, e questo decideranno in ultimo grado probabilmente i tribunali, se il Governo non ci mette la miglior volontà, è certo che questi lavori debbono essere attivamente proseguiti, tanto più che oggi sono, per la decisa volontà del Governo che ha troncato col fatto, si può dire, la questione, sono costituiti interamente i cinque consorzi di seconda categoria della Val di Chiana.

Occorre poi in ogni modo che il Governo impedisca che per tanta negligenza si distrugga, come diceva, tutto quello che si è fatto; che si procurino immensi danni ai proprietari che pagano ingentissime imposte, al seguito dei miglioramenti ottenuti, i quali oggi sono però, come dicevo, compromessi o distrutti dalla deplorabile inerzia governativa. E non si può permettere che le popolazioni, le quali si vedono esposte per tal motivo alla miseria, rimpiangano per questa parte (che d'altronde per essi è questione di vita o di morte) il Governo passato, il quale, benchè fosse il Governo di un piccolo Stato, benchè non fosse un Governo nazionale, intraprese e condusse gagliardamente, senza veruna interruzione, un'opera altamente civile, un'opera altamente produttiva.

Io però confido nella solerzia e nella giustizia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; confido

che vorrà tosto provvedere alle maggiori urgenze e provvederà poi definitivamente, se occorrerà, come credo, con un apposito progetto di legge. Mi riservo quindi di parlare più estesamente di un così importante argomento in un'altra occasione più propizia, poichè intendo che ora non sarebbe opportuno prolungare di troppo la discussione del bilancio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Due sono le questioni che si riferiscono alla Val di Chiana, di cui ha fatto cenno l'onorevole Diligenti. La prima si è se quelle opere debbano essere collocate in prima o in seconda categoria. Riguardo a ciò l'onorevole Diligenti sa che trattasi di una interpretazione di legge, circa la quale non saprei come dipartirmi dai pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Ad ogni modo io non mi rifiuto di esaminare nuovamente la questione per vedere se queste opere possono avere il carattere di opere di prima categoria. L'altra questione è se queste opere debbano farsi, quale si sia poi in dipendenza della loro classificazione l'aggravio a carico dell'uno o dell'altro degli enti interessati.

Per definire quest'ultima questione, come egli stesso l'onorevole Diligenti ha accennato, occorre un progetto di legge. Quanto a progetti tecnici vi sono già i progetti del Possenti e del Barsanti: si è mandato sul luogo a fare nuovi studi, onde quando siano compiuti, sarà il caso di discutere se abbiasi a presentare il progetto di legge del quale si tratta.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione, si riterrà approvato il capitolo 99, Assettamenti e riparazioni straordinarie alle opere idrauliche in causa della piena del 1872, lire 100,000.

Capitolo 100. Resti passivi del 1867 e precedenti per le provincie venete e di Mantova - Concorso obbligatorio dello Stato nelle spese consorziali per opere idrauliche. (*Per memoria*)

Bonifiche.

L'onorevole De Renzis ha la parola.

DE RENZIS. Io debbo fare non una raccomandazione nè una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma bensì una semplice dichiarazione; e mi restringo a così poca cosa, perchè questa volta, come tutte le altre, per una fatalità politica, noi ingoiamo i bilanci dei Ministeri, come i viaggiatori delle strade ferrate quel magro pranzo che in pochi minuti di fermata possono inghiottire. (*ilarità e segni di assenso*)

Ieri gli onorevoli Morelli e Buonomo hanno sfiorata la questione delle bonifiche nella provincia di Terra di Lavoro, e hanno fatto vedere alcuni lati della questione medesima.

Il ministro, che da pochi mesi è a quel banco,

ha risposto molto bene come ministro, e dopo le sue parole, la Camera e gli onorevoli preopinanti ne hanno saputo quanto prima, non avendoci egli detto nulla.

Intanto a nome mio ed a nome anche dei colleghi della mia provincia, debbo dichiarare, che sono costretto, non oggi, a trascinare l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad una discussione più larga, più ampia, ad una discussione nella quale potremo, se non altro, con ragioni valide, fare intesa la Camera del vero stato delle cose sulla questione delle bonifiche della provincia di Terra di Lavoro.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha ieri promesso una legge sulle bonifiche; e se egli ci presenterà fra non molto questa legge, io me ne contenterò; ma temo che egli non possa farlo in così breve tempo, perchè se egli dovesse mantenere tutte le promesse di leggi fatte dai ministri dei lavori pubblici suoi predecessori, dovrebbe restare al Ministero almeno quanto lord Palmerston in Inghilterra. (*Movimenti*)

Io quindi domando all'onorevole ministro il permesso di portare fra breve la questione alla Camera, se egli non ci presenterà presto questa legge.

Oggi mi contento di fare questa semplice dichiarazione, e lo aspetto al bilancio di definitiva previsione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. All'onorevole preopinante è lecito di portare questa come qualunque altra questione alla Camera, quando lo creda. Ad ogni modo mi sia lecito di fare alla mia volta una interpellanza io stesso chiedendo all'onorevole De Renzis di dire quali sono le promesse che ho fatte alla Camera, e che non ho adempiute.

DE RENZIS. Non poteva adempierle.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 101. Lago di Bientina, lire 70,000.

Capitolo 102. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 2000.

Capitolo 103. Maremme toscane, lire 520,000.

Capitolo 104. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 380,000.

Capitolo 105. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 51,000.

Capitolo 106. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 134,000.

Capitolo 107. Torrente di Nola, lire 73,000.

Capitolo 108. Regi Lagni, lire 98,000.

Capitolo 109. Bacino Nocerino, lire 64,000.

Capitolo 110. Agro Sarnese, lire 116,000.

Capitolo 111. Bacino del Sele, lire 109,700.

Capitolo 112. Vallo di Diano, lire 100,000.

Capitolo 113. Stagni di Marcianise, lire 4700.

Capitolo 114. Piana di Fondi e Monte San Biagio, lire 70,000.

Capitolo 115. Lago di Averno, lire 6000.

Capitolo 116. Lago Salpi, lire 90,000.

Capitolo 117. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 10,800.

Capitolo 118. Lago di Bivona, lire 14,000.

Capitolo 119. Piana di Rosarno, lire 5000.

Capitolo 120. Piana di San Vittorino, lire 4000.

Capitolo 121. Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 24,200.

Capitolo 122. Bonificamento delle Valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 30,000.

Capitolo 123. Spese per studi relativi al buon regime di fiumi, torrenti ed altre bonifiche nuove, lire 20,000.

Sul capitolo 124 ha facoltà di parlare l'onorevole Ungaro.

UNGARO. Vorrei rivolgere una semplice preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde si compiaccia di fare affrettare il compimento dei lavori del lago d'Agnano, il quale è fomite delle febbri dei piccoli paesi circonvicini. Tempo fa si è dato permesso ad alcuni proprietari vicini al lago, di coltivare alcune terre; indi ne avvenne che non si arrivò in tempo a colmare quei rigagnoli i quali coi calori dell'estate disseccandosi fanno sì che si produca quella melma causa delle febbri in tutti i paesi vicini al lago.

Rivolgo quindi questa preghiera all'onorevole ministro, affinchè faccia accelerare ancora quei lavori di completamento.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Accetto la raccomandazione.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione, si riterrà approvato il capitolo 124, « Lago di Agnano, compimento della bonificazione in lire 60,000. »

« Porti, spiagge e fari. »

La parola spetta all'onorevole Mazzarella.

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. No! no! Avanti! avanti!

PRESIDENTE. Permettano. Se la Camera crede di sciogliere la seduta..

Molte voci. No! no! Avanti! avanti!

PRESIDENTE. Parendo che la Camera desideri di continuare la discussione, do facoltà di parlare all'onorevole Mazzarella.

MAZZARELLA. Ma è un momento in cui la Camera ha poca volontà di ascoltare.

PRESIDENTE. Onorevole Mazzarella, la Camera lo ascolterà. Continui.

MAZZARELLA. Siamo sui capitoli che riguardano i porti...

PRESIDENTE. Le spiagge e i fari.

MAZZARELLA. Lascio da parte le spiagge e i fari, se l'onorevole presidente me lo permette; e parlerò solamente di ciò che riguarda i porti, che si trovano segnati per l'anno scadente e dovrebbero segnarsi pel nuovo. Ora dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici si vede messo da banda quel porto di Gallipoli, per cui già si erano fissate delle spese. Il signor ministro dice essere necessario, che sia tolta questa spesa, perchè il compimento e la manutenzione delle opere di porto non occorrono più, ovvero perchè non vi sarebbe mezzo a poterla ultimare. Intanto io trovo riconosciuto dalla Commissione del bilancio un bisogno del mio paese attestato sapientemente così dall'onorevole La Porta:

« A questo porto di Gallipoli, che ha una importanza rilevante pel commercio di esportazione degli olii, occorrono lavori di escavazione ed opere di sistemazione così per il molo, come per le banchine. » Ed è per questo che si erano fissati annualmente dei fondi a questo riguardo. L'onorevole signor ministro vuole, che cessi questa spesa. Ma non vorrei, che avesse da cessare, perchè l'onorevole ministro ha fatto un viaggio fino là e ci ha onorati di una sua visita. Voglio sperare invece, che la visita colà fatta servirà per lui come un argomento maggiore da riconoscere la necessità di continuare quella spesa. Certo non mancherà il fondo, perchè egli ci avverte che si faranno, in generale, delle economie per l'anno venturo. Questa sarebbe una più forte ragione per la spesa necessaria a noi, purchè si proponga di eseguirla. E, o signori, non bisogna fare delle economie, togliendo delle spese, che erano già state riconosciute per utili e che si devono compiere. È necessario, in conclusione, di completare queste opere; non si tratta di dover spendere quanto si è fatto per gli anni passati, si tratta di finire solamente, e di adoperare un qualche fondo, ormai inevitabile, affinchè si venga a raggiungere questa benedetta opera.

Certamente non voglio essere lungo, e forse l'onorevole ministro mi darà motivo di dire qualche cosa, quando egli avrà parlato. Spero però, che egli cominci per dire, che sarà contento di adempiere quest'opera e non lasciarla così in sospenso: di fare in modo, in somma, che quelle popolazioni possano vedere, che cosa significa una legge ordinata dal Governo. Si è detto, che il porto deve essere finito, che lo si finisca finalmente; si è stabilito il fondo, affinchè possa farsi quest'opera, ora è utile che la popolazione vegga che finalmente l'onorevole signor ministro adempierà a quanto la legge ha già riconosciuto necessario e stabilito.

GRIMALDI. Prendo la parola intorno al porto di

Squillace, ad oggetto di esprimere un ringraziamento ed un voto. Ringrazio l'onorevole relatore della Commissione del bilancio dei lavori pubblici, e la Commissione stessa per aver fatto oggetto di speciale cura quest'opera di evidente utilità. Mi gode l'animo di vedere nella relazione espressa, e sempre più avvalorata da voci autorevoli, quali sono quelle dei componenti della Commissione, e specialmente del relatore, la necessità e l'importanza del porto in parola, per il quale però nulla veggio stanziato nel bilancio. Si esprime solamente nella relazione la necessità non meno dell'iniziativa municipale, che del concorso del Governo.

Io fo quindi speciale voto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici aggiunga la sua promessa per assicurare il concorso del Governo se l'iniziativa di quest'opera partirà, come io sono certo, dai municipi.

Non si tratta che d'una speranza, e comunque sia piccola cosa, anch'essa giova a scuoterli quando sono certi di avere dietro di loro il concorso del Governo.

Spero dalla cortesia del ministro dei lavori pubblici l'assicurazione di questo concorso, sempre quando si verifichi l'iniziativa municipale.

È una preghiera che io gli porgo anche in nome del mio amico e collega onorevole Assanti-Pepe.

DAIANI. Io voglio fare soltanto un ricordo al signor ministro sul porto di Marsala.

Si ricorderà che, nell'occasione che si chiesero alla Camera i fondi per opere straordinarie in vari porti di terza classe, egli annunziava che non poteva in quella circostanza presentare la sua proposta per lavori straordinari nel porto di Marsala, in quanto che non aveva ancora ricevuto da quel comune la manifestazione dei suoi intendimenti; per vedere se essi erano conformi alle esigenze del Governo, prima di presentare simile proposta alla Camera.

Più tardi però il comune di Marsala rispose al signor ministro; ed allora io ebbi da lui la promessa che una proposta conforme a quella fatta per altri porti di terza categoria si sarebbe pure presentata per il porto di Marsala.

Io prego quindi il signor ministro ad affrettare la presentazione di quella proposta, e fido che oggi non gli mancherà più alcuno dei documenti richiesti al comune interessato.

Giacchè ho la parola, prego pure il signor ministro a voler presentare quel disegno di legge che fu già due volte precedentemente presentato, e che una volta anzi rimase allo stato di relazione, intorno alla costruzione di taluni fari di scoperta, tra i quali vi era quello di Pantelleria.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

CARBONELLI. Io ho domandato la parola per raccomandare all'onorevole ministro i lavori intorno al porto di Bari. L'onorevole ministro sa che in quel porto mancano tutte le banchine, mancano tutti i mezzi per potere imbarcare e sbarcare le merci, non vi è una manicina, non vi è nessuno di quei mezzi opportuni a rendere facile a rapido il commercio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io dirò una parola a proposito di questo porto di Gallipoli e di quelli altri, per cui non si è potuto stanziare alcuna somma nei capitoli di questo bilancio.

La ragione per cui non si stanziava alcuna spesa pel porto di Gallipoli, non è già perchè non si riconosca che vi possano essere in quel porto dei bisogni, ma perchè sono esauriti i fondi che erano stati autorizzati per legge, epperò per poter stanziare nuovi fondi è necessaria una nuova legge...

MAZZARELLA. Qui si tratta di Gallipoli.

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Mazzarella.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Parlo precisamente di Gallipoli, e dico che sono esauriti i fondi che erano stati stanziati per questo porto.

Ciò posto osservo che riguardo al porto di Gallipoli, e riguardo a quello di Bari, e riguardo a quegli altri porti di cui si è parlato, io vedrò quali abbiano una maggiore o minore importanza, e ripeto quello che ho già detto ieri a proposito delle ferrovie, che c'è uno studio comparativo e di preferibilità da farsi anche in tale bisogna.

Ripeterò poi quello che dissi ieri e che, cioè, la sola escavazione per ridurre la profondità dei porti allo stato normale richiederebbe la somma di 20 milioni, e ciò indipendentemente da tutte le opere diverse dalla escavazione.

Con questa premessa dirò, che non trascurerò menomamente di esaminare e far possibilmente ragione a ciascuno di quei porti per i quali ben giustamente i rispettivi rappresentanti si resero interpreti dei bisogni che li riguardano.

Riguardo poi al porto di Marsala, del quale ha fatto cenno l'onorevole Damiani, io convengo che il porto di Marsala trovasi, dopo la legge che è stata votata relativamente ai porti di Trapani, di Sinigaglia e di Palermo in una posizione speciale, inquantochè Marsala può invocare una specie di parità di trattamento, essendosi ora offerta di anticipare i fondi lasciando al Governo di restituirli gradatamente; ragione per cui questa parità di trattamento può far sì che venga data la preferenza alle spese per il suo porto in confronto di quelle per altri che ne abbiano non meno urgente bisogno.

Quindi io dico all'onorevole Damiani che procu-

rerò certamente di conformarmi a questo principio della parità di trattamento a favore di Marsala in confronto di Palermo, di Trapani e di Sinigaglia.

PRESIDENTE. *Porti spiagge e fari.* Capitolo 125. Porto di Bari di 3^a classe - Quinta rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 350,000.

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

Capitolo 126. Porto di Bosa di 3^a classe - Costruzione del porto (Spesa ripartita), lire 30,000.

Capitolo 127. Porto di Catania di 3^a classe - Quinta rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 375,000.

Capitolo 128. Porto di Castellammare di Stabia di 3^a classe - Costruzione del molo di protezione (Spesa ripartita), lire 50,000.

Capitolo 129. Porto Corsini di 3^a classe - Sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 40,273.

Capitolo 129 bis. Porto Corsini di 3^a classe - Ricostruzione del ponte in legno nella vena di pian-tone, lire 12,500.

Capitolo 130. Porto di Genova di 1^a classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 50,005 81.

Capitolo 130 bis. Porto di Genova di 1^a classe - Ampliamento e sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 3,000,000.

Capitolo 131. Porto di Girgenti di 3^a classe - Costruzione del nuovo molo (Spesa ripartita), lire 500,000.

Capitolo 132. Porto di Livorno di 1^a classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita), lire 50,000.

Sul capitolo 133 bis ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre.

MELCHIORRE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici che all'eleganza della parola unisce una pazienza complimentosa, di cui sarà sempre grata a tutti ed a me particolarmente la memoria, permetterà che un ritardatario riprendendo le esercitazioni parlamentarie, gli rivolga un'umile preghiera.

Ho ammirato la diligenza dell'onorevole ministro che nella compilazione delle note di variazioni al bilancio di prima previsione, presentate nel marzo 1876, abbia stanziato la tenue somma (ascoltate signori), di 5000 lire per un'opera idraulica da eseguirsi nel porto di Ortona a mare che è dalla legge classificato tra quelli di terza classe. Ciò mi fa concludere che l'opera da costruirsi (della quale dice il solerte relatore per questo bilancio, essere già in pronto il progetto d'arte e non attendersi per l'esecuzione che lo stanziamento della somma), valga

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

non più di 10,000 lire, dappoichè la legge sulle opere pubbliche statuisce che una metà della spesa è a carico dello Stato e l'altra metà a peso dei comuni, circondari e provincie in cui il porto si trova. Ora, non posso immaginare che, un'opera idraulica consistente in costruzione di un pennello che deve servire a prolungare l'impalcatoio, ed impedire che le opere idrauliche finora costrutte non deperiscano, valga non più che la tenue somma di 10,000 lire.

Sarà questo forse un prodigio fatto dagli ufficiali del genio civile governativo; oppure si è voluto fare un grazioso complimento a quella città, facendole credere che collo stanziamento di cinque mila lire possa essere costruito il pennello, la cui urgenza è stata riconosciuta dal ministro e dall'onorevole relatore? Io non so da chi sia stato compilato e quali opere contempra questo progetto d'arte; io credo però che la somma stanziata sia appena bastevole a cominciare una tale opera. Ad ogni modo io non vorrei che a me accadesse questa sera, attesa l'ora tarda, e la impazienza di porre termine alla lunga discussione di questo bilancio dei lavori pubblici, dovere ripetere l'adagio: « chi tardi arriva, alloggia male. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non negherei quel che ha detto l'onorevole Melchiorre se si trattasse di opere nuove. Ma mi sembra abbastanza indicato nella nota del bilancio che si riferisce a questo stanziamento, e del resto posso dichiararlo in aggiunta ora pure, che non si tratta di una spesa per opere nuove, ma unicamente per mettere in condizioni da non deperire talune opere già esistenti e che sarebbero altrimenti distrutte dal mare.

Quanto all'esecuzione di nuove opere ha ben ragione l'onorevole Melchiorre di dire che sarebbe quasi risibile il volerle iniziare con sì lieve somma. E quanto a queste opere nuove io non contesto neppure la loro utilità, poichè anzi riconosco l'importanza del porto di Ortona. Ma a ciò non si può certo provvedere nè colle 5 mila lire, nè con alcuna altra delle somme stanziabili senz'altro in bilancio, somme che, come sa l'onorevole Melchiorre, non possono che essere al disotto delle 30 mila lire. Occorrerebbe adunque per opere e per spese maggiori un apposito progetto di legge.

MELCHIORRE. Ringrazio l'onorevole ministro delle soddisfacenti dichiarazioni fatte, e spero che produrranno, a tempo opportuno, il desiderato effetto.

(Sono approvati senza discussione i capitoli seguenti:)

Capitolo 133 *bis*. Porto di Ortona di 3^a classe - Prolungamento dell'imbarcativo fino allo Scoglio Cervaso, lire 5000.

Capitolo 134. Porto di Palermo di 1^a classe - O-

pere di difesa alla cala del porto (Spesa ripartita), lire 400,000.

Capitolo 135. Porto di Palermo di 1^a classe - Sistemazione delle banchine sul vecchio molo, lire 30,000.

Capitolo 135 *bis*. Porto di Portofino di 2^a classe - Prolungamento delle calate d'ormeggio, lire 15,000.

Capitolo 136. Porto di Reggio di 3^a classe - Quinta rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la costruzione del porto (Spesa ripartita), lire 375,000.

Capitolo 137. Porto di Rimini di 3^a classe - Prolungamento delle palafitte, lire 20,000.

Capitolo 138. Porto di Salerno di 3^a classe - Prolungamento dell'ante-murale (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 139. Porto di Santa Venere di 3^a classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita), lire 19,852 21.

Capitolo 140. Porto di Savona di 3^a classe - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 550,000.

Capitolo 140 *bis*. Porto di Siracusa di 3^a classe - Provvista e collocamento di una gru di 3 tonnellate, lire 6000.

Capitolo 141. Porto di Venezia di 1^a classe - Costruzione di banchine (Spesa ripartita), lire 280,000.

Capitolo 142. Laguna di Venezia di 1^a classe - Rinforzo delle fondamenta del faro di Spignon, lire 19,000.

Capitolo 143. Escavazione pel miglioramento dei fondali nei porti di Genova, Livorno e Venezia, lire 540,000.

Capitolo 143 *bis*. Faro di Fuenti - Costruzione del fabbricato in sito più elevato, lire 8600.

Strade ferrate. — Capitolo 144. Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese fisse), lire 110,000.

Capitolo 145. Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese variabili), lire 50,000.

Capitolo 146. Costruzione della stazione di Venezia - Ottava rata di rimborso alla società ferroviaria dell'Alta Italia (Spesa ripartita), lire 385,803.

Capitolo 147. Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (legge 3 luglio 1871, numero 311, serie 2^a) (Spesa ripartita), lire 5,149,467.

Capitolo 148. Ferrovia Sanseverino-Avellino - Continuazione dei lavori di costruzione, lire 1,500,000.

Capitolo 149. Ferrovia ligure - Costruzione (Spesa ripartita), lire 3,499,780.

Capitolo 150. Ferrovie calabro-sicule - Costruzione (Spesa ripartita), lire 6,002,608 44.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1876

Capitolo 151. Ferrovie calabro-sicule - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali-Charles-Picard e C., giusta la legge 31 agosto 1868, n° 4587, e la convenzione del 10 marzo 1873, approvata col decreto ministeriale 21 luglio successivo: (Per memoria.)

Capitolo 152. Spese per le ferrovie dell'alta Italia che stanno a carico dello Stato, a senso dell'articolo 5 dell'atto addizionale del 17 giugno 1876, allegato III alla legge del 29 giugno 1876, n° 3181. (Per memoria.)

Capitolo 153. Spese per la continuazione dei lavori intrapresi dalla società delle ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione di nuove strade ferrate. (Per memoria.)

PRESIDENTE. Questo bilancio è terminato.

Domani seduta pubblica al tocco. Prego i signori deputati di essere puntuali.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

BALEGNO, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione generale

del bilancio di prima previsione pel 1877 del Ministero della guerra. (V. *Stampato*, n° 10-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione verrà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle 6 1/2.

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;

Del Ministero della guerra;

4° Relazione di petizioni.