CXXXIV.

TORNATA DEL 6 GIUGNO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Petizione dichiarata d'urgenza. = Congedi. = Il deputato Carnazza svolge una sua interrogazione circa gli intendimenti del Governo relativamente ad istanze della città di Noto — Risposta del presidente del Consiglio — Replica del deputato Carnazza. = Seguito della discussione del bilancio definitivo per l'esercizio corrente del Ministero dei lavori pubblici — Il deputato Boselli svolge una interrogazione riferentesi al medesimo — Il ministro dei lavori pubblici risponde alle diverse interrogazioni ed istanze indirizzategli. = Il ministro per le finanze presenta: un disegno di legge per vendite e permute di beni demaniali; un disegno di legge per la cessione di una casa al comune di Roma mediante corrispettivo; la relazione sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico nel* 1876. *= Comunicazione di una lettera del ministro di grazia e giustizia, relativa alla deliberazione presa ieri dalla Camera a suo riguardo. = Il deputato Diligenti svolge una sua interrogazione al ministro per l'interno sulla condotta dell'autorità politica in Arezzo, nel giorno* 29 *dello scorso mese, mentre si celebrava la commemorazione dei caduti nelle patrie battaglie — Risposta del ministro; insistenze del deputato Diligenti, e rettificazioni del deputato Fossombroni. = Osservazioni del deputato Bertani Agostino circa i documenti presentati da esso e dal ministro per l'interno rispetto ai fatti accaduti a Roma il giorno* 3, *e risposta del ministro per l'interno. = Il ministro per i lavori pubblici riprende e termina il suo discorso — Dichiarazioni del deputato Baccarini — Riassunto della discussione fatto dal relatore La Porta — Istanze del deputato Giudici Giuseppe — Si chiude la discussione generale, determinandosi di non accordare agli interroganti la facoltà di replicare al ministro — Voti motivati dei deputati Bordonaro, Friscia, Di Pisa, Muratori, Tumminelli, Pissavini — Dichiarazioni sopra di essi del relatore e del ministro — Osservazioni del deputato Morana — Ordine del giorno puro e semplice proposto dal deputato Lovito, approvato — Il deputato Elia ritira un suo voto motivato, dopo dichiarazioni del ministro — Approvazione di un voto motivato della Commissione — Raccomandazioni dei deputati Polti e Cavalletto sul capitolo* 1, *e risposte del ministro e del relatore. = Il deputato Leardi presenta la relazione sul bilancio definitivo complessivo dell'entrata e della spesa del* 1877. *= Eccitamenti del deputato Cerulli in proposito del capitolo* 13, *e spiegazioni date dal presidente del Consiglio — Istanze dei deputati Damiani, Venturi, Romano Giandomenico, Omodei, riguardo al capitolo* 18, *alle quali rispondono il ministro e il relatore — Avvertenze e raccomandazioni dei deputati Plebano, Di Baucina, Geymet, intorno al capitolo* 24; *del deputato Muratori, sul capitolo* 25; *del deputato Canzi, circa il capitolo* 27; *del deputato Friscia, al capitolo* 28; *dei deputati Pissavini, Cavalletto, Canzi, Muratori, riguardo al capitolo* 37; *dei deputati De Renzis, Friscia, al capitolo* 43, *e risposte ad alcune di esse del ministro.*

La seduta è aperta a mezzogiorno.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. L'onorevole Piccinelli ha facoltà di parlare per una petizione.

PICCINELLI. Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione 1540, del signor Perico Davide, di Villa d'Adda, in provincia di Bergamo, il quale chiede sia convertita in legge una sua proposta circa alcuni vantaggi da accordarsi alle famiglie che hanno dodici o più figli viventi derivati da un matrimonio legittimo.

Egli appoggia il valore delle sue osservazioni sul fatto che disposizioni consimili esistono in legislazioni nostre antiche ed in quelle di altri paesi.

Dai calcoli suoi, non ne verrebbe allo Stato che un peso di 10 o 12 mila lire all'anno, peso che sarebbe compensato dai vantaggi che questi padri di numerosa prole darebbero allo Stato.

(L'urgenza è ammessa.)

PRESIDENTE. Chiedono un congedo, per affari privati: l'onorevole Mussi Giovanni, di giorni 15; l'onorevole Lazzaro, di giorni 3.

(Sono accordati.)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO CARNAZZA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione del deputato Carnazza al presidente del Consiglio.

Ne do lettura:

« Il sottoscritto desidera interrogare il signor presidente del Consiglio intorno alle intenzioni del Governo per esaudire il voto della Camera sulle istanze della città di Noto. »

Onorevole Carnazza, ha facoltà di parlare.

CARNAZZA. Avendo chiesto d'interrogare il presidente del Consiglio sulle intenzioni del Governo circa il voto espresso dalla Camera sulle istanze della città di Noto, la Camera comprenderà che trattasi di un interesse particolare; ma tutto che trattisi di un interesse particolare, pur nondimeno reputo che esso sia di tanta giustizia, e direi di tanta convenienza, riguardando l'esaudimento di un voto della Camera, che spero mi sarà accordato qualche minuto di benevola indulgenza.

Io non faccio, signori, la storia delle sventure della città di Noto; io dirò solo che Noto, dopo 30 anni, ebbe tolta la sede del capoluogo della provincia, il tribunale, l'intendenza di finanza, il liceo, e perciò una sorgente di mezzi di sussistenza. Non parlerò della giustizia o della ingiustizia di questo provvedimento, essendo il risultato di una legge, e dichiaro con anticipazione che non intendo sollevare questione che possa menomamente far nascere delle gare e delle animosità municipali; epperò non voglio riandare il passato; mi occorre solo constatare che per colpa di tali fatti venne a mancare una serie di mezzi di esistenza a quelle popolazioni.

Debbo soggiungere che questo stato di cose si fece ancora più grave per l'applicazione della legge sulla soppressione delle corporazioni religiose. Non dico già che questa legge non segni un gran passo di progresso nella storia della civiltà, me ne guarderei bene; però indubitatamente Noto che comprendeva un gran numero di corporazioni religiose attorno alle quali molte famiglie vivevano, perdè un'altra serie di mezzi di sussistenza. A colmo di sventura fu l'impianto di una casa di pena coll'organizzazione del lavoro, perchè l'onorevole presidente ben comprende come con 500 o 600 detenuti che fanno concorrenza ad un numero pressochè uguale di operai, la miseria ha dovuto invadere il paese.

Ma su di ciò ho intrattenuto in altro momento la Camera ed io non tornerò ad esaminare le numerose e tristi conseguenze che il lavoro fornito al delinquente, per migliorare il suo stato morale, produce sull'onesto operaio, cui fa mancare i mezzi di sussistenza.

In tale stato la città di Noto chiese un compenso a tante perdite, chiese qualche mezzo per mitigare i dolori di pressochè tutta la sua popolazione.

Nel marzo del 1868, se non erro, venne questa petizione alla Camera. Io non aveva allora l'onore di rappresentare il collegio di Noto, ma leggo nei verbali, e debbo ricordare ad onore del vero, che si fece a gara da tutte le parti della Camera, vuoi da destra come da sinistra, per mostrare che era di mestieri dare un compenso alla città di Noto per le tante perdite sofferte; epperò la petizione fu inviata al Ministero colla dichiarazione che egli provvedesse sia coi mezzi che teneva a sua disposizione, sia anche con un disegno speciale di legge.

E, bisogna anche dire il vero, il resoconto di quella tornata porta una dichiarazione dell'onorevole ministro, colla quale egli si associava ai voti di tutta la Camera, per mostrare che era dolente delle sventure toccate a Noto, mentre desiderava poter fare opera per mitigare i dolori che ne erano la conseguenza. Ma gli anni successero agli anni, e quelle popolazioni, possiamo dirlo col poeta:

Senza speranza vivono in desìo.

Vede bene la Camera, vede bene l'onorevole presidente del Consiglio come il sentimento di rammarico doveva manifestarsi in tutti i modi. Di ciò fa prova manifesta il responso dato dalle urne elettorali nel 1874.

Noto che per 16 anni, cullata fra le dolci lusinghe e le speranze di un compenso, aveva mandato costantemente alla Camera un deputato di destra, nel 1874, perduta la speranza, mandò un deputato di sinistra.

Naturalmente allora (non lo dico all'onorevole presidente del Consiglio, che meglio di me sa le vicende della Camera da quell'epoca fino ad oggi), naturalmente il deputato adempì, a suo debole in-

tendimento, il suo dovere, militando sotto le bandiere di quel programma, che poi divenne il programma del Governo.

Fortunatamente il 18 marzo avendo cangiata l'amministrazione, cangiò l'indirizzo governativo, e la popolazione di Noto anche essa partecipò alla gioia, possiamo dire nazionale, ed il suo cuore si schiuse di nuovo alla speranza, colla lusinga che il Governo, innalzata una bandiera di riparazione, avrebbe senza dubbio riparato i torti che le erano stati fatti, avrebbe incontrastabilmente adempiuto ad un sacro dovere, avrebbe esaudito un voto, che era il voto della Camera, il voto della rappresentanza nazionale.

Allora il deputato credè nell'interesse di Noto adempiere al suo còmpito come deputato che sosteneva e sostiene il programma della Sinistra, di chiedere direttamente e particolarmente al Ministero quel compenso che era il voto della Camera.

Diffatti, onorevole signor presidente del Consiglio, il deputato si affrettò a bussare tutte le porte dei Ministeri, al Ministero di agricoltura e commercio reclamò la costituzione di una colonia agricola, e ne ebbe belle parole, speranze, lusinghe, che finalmente riducevansi al sussidio che la legge accordava a queste istituzioni; e ciò malgrado che il municipio di Noto offrisse un largo locale che in altro tempo, quando Noto era capoluogo della provincia, fu edificato all'oggetto di stabilirvi un istituto industriale.

Dal Ministero di agricoltura e commercio si passò al Ministero dei lavori pubblici, e sono fortunato di vedere qui presente l'onorevole ministro, perchè egli gentilmente corrispose al desiderio di venire a visitare personalmente Noto, onde conoscere principalmente come riusciva agevole la ferrovia da Siracusa a Noto, e di quanta utilità fosse stato costruire un riparo nella piccola rada di Calabennardo, e tutto con una spesa abbastanza modica, con una spesa, direi quasi minima per le spese che sono state fatte dal Governo.

Che dire delle promesse fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici?

Esse furono le più lusinghiere; esse hanno indotto in me tale sentimento di certezza che fossero adempiute, che io, confesso la verità, credeva oggi non fossero più una speranza, non fossero più una promessa, ma una certezza, un fatto. Eppure, onorevole presidente del Consiglio, la strada che conduce da Siracusa a Noto è rimasta tale quale era, e la rada è ancora senza riparo.

Non mancai di parlare all'onorevole ministro guardasigilli, con la speranza che avesse potuto far funzionare in Noto una istituzione giudiziaria, anche alternativamente tra Noto e Siracusa. Ed anche da lui mi ebbi delle dolci speranze, ed anche da lui delle promesse che mai sono riuscite a nulla.

Colsi l'occasione da ultimo che l'onorevole ministro della guerra aveva presentato un progetto per la circoscrizione territoriale militare, e fui sollecito a chiedere, in compagnia dell'onorevole mio collega Morana, che nella circoscrizione territoriale militare la città di Noto fosse compresa nel numero delle sedi. L'onorevole ministro della guerra non mancò di mostrarsi sollecito alle giuste esigenze della città di Noto, e fece sperare che egli avrebbe fatto ogni opera perchè effettivamente Noto fosse compresa tra le sedi di distretto militare. La legge però non era ancora votata. Si votò la legge, e le esigenze si fecero ancora più vive, e le speranze si lusingarono ancora. Ma sventuratamente la legge si pubblicò, e, pubblicata la legge, nessuna modificazione si trovò nella tabella: Noto non venne annotata fra le sedi dei distretti militari!

Questo fatto produsse una amara disillusione nelle popolazioni di quella città, e quindi delle rimostranze furono fatte.

In vista di quelle rimostranze, io fui sollecito di telegrafare al ministro della guerra, fui sollecito di telegrafare al ministro dell'interno, e quei telegrammi sono stati fatti di concerto coll'onorevole Morana, che in quel momento trovavasi in Catania, dove io apprendeva la triste nuova delle manifestazioni di dolore della città di Noto.

Ebbene, onorevole presidente del Consiglio, il ministro della guerra risponde che era impossibile che la sede di un distretto militare fosse stata istituita a Noto. La legge era votata! e quello che più monta, e per cui ne faccio domanda anche espressa all'onorevole presidente del Consiglio, si soggiungeva in quel telegramma che anche in vista dell'atteggiamento, delle manifestazioni della città di Noto, il Governo non poteva mostrarsi debole e condiscendente!

E qui, onorevole presidente del Consiglio, mi permetta che io apra una parentesi. Io domando all'onorevole presidente del Consiglio, quale mezzo, quale via costituzionale, legale, moderata può tenere una popolazione, quando ha esaurito il diritto di petizione, e la Camera con un voto esplicito ha manifestato di aderire a questa petizione? Quando il Governo ha fatto delle manifestazioni esplicite, e riconosciuto la giustizia di quei reclami? Qnando questa popolazione ha inviato un rappresentante il quale ha mostrato di essere in opposizione all'amministrazione, la quale non ha adempiuto al voto della Camera?

Se questa popolazione, con tutti i mezzi che la legge le offre, manifesta il suo rincrescimento per vedere deluse le sue speranze e le sue aspirazioni in seguito a molteplici e svariate promesse, vede bene, l'onorevole presidente del Consiglio, che, la rappresentanza municipale, dimettendosi, non compie certamente un atto di fronte al quale il Governo abbia diritto di dire che egli non cede alle esigenze manifestate in quella maniera.

Io credo che Noto abbia manifestato le sue esigenze nella maniera la più corretta, la più costituzionale, la più civile che possa usare una città la quale ha sofferto tanti danni, la quale ha provato e prova la miseria in tutto il suo splendore, se splendore vi è nella miseria.

Ebbene, onorevole presidente del Consiglio, questo stato oggi comincia a farsi ancora più triste e più deplorabile. La Camera ha votato una legge con la quale dà facoltà al Governo di modificare la circoscrizione territoriale dell'Isola. Ebbene, onorevole presidente del Consiglio, se ella guarda le condizioni della città di Noto, trova che da questa legge Noto sarà enormemente danneggiata; eppure siamo alla vigilia di vedere avverato tale danno, che è inevitabile.

E questo non è tutto, onorevole presidente del Consiglio. Ella conosce i progetti di legge che sono all'ordine del giorno, e sa che tra questi c'è l'abolizione delle sotto-prefetture. E quindi ecco consumato, possiamo dire, l'ultimo sacrifizio della città di Noto, perchè certamente il principio di economia che dovrà regolare il Ministero venuto al potere il 18 marzo, porta alla conseguenza che la maggioranza della Camera gli accorderà la soppressione delle sotto-prefetture.

Ed allora in quale stato sarà quella popolazione? Noi vediamo oggi che tutti gli operai di quella città sono costretti ad emigrare; vediamo che lo squallore e la miseria regnano in quel paese; vediamo che tutti quei cittadini, dal primo all'ultimo, non fanno che rimpiangere lo stato sventurato in cui si trovano. E se a tutto ciò, onorevole presidente del Consiglio, ella aggiungesse la gravezza delle imposte e i tanti dolori che ci affliggono, vedrebbe come la condizione di quella gentile città è deplorabile, come giustizia ed equità consigliano che un compenso sia dato e pronto. Ma io non dubito di questo. Quando la Camera ha manifestato un tal desiderio, quando la Camera ha emesso un tal voto ad unanimità, non credo possa dubitarsi ancora sul proposito. Ma quando da tutti i Ministeri ho avuto delle speranze, delle belle parole e delle gentili promesse e niente di fatti, io ho creduto mio debito rivolgere al presidente del Consiglio, come la sintesi di tutto il Ministero, le seguenti interrogazioni:

1° Ha il Governo intenzione di voler accordare un compenso alla città di Noto e di esaudire così il voto della Camera?

2° Ricordando l'onorevole presidente del Consiglio che la Camera, per secondare i reclami della città di Noto, manifestò potersi accordare il compenso tanto con i mezzi dei quali il Governo poteva disporre, quanto con progetto di legge speciale, potrebbe l'onorevole presidente del Consiglio indicare come crede appagare le aspirazioni di Noto ed esaudire il voto della Camera?

3° Finalmente. Le illusioni perdute avendo fatto smarrire anche le speranze, potrebbe l'onorevole presidente del Consiglio indicare quando vorrà accordare questo compenso, qualunque esso sia?

Onorevole signor presidente del Consiglio, mi permetta che io lo dica, il compenso dovuto alla città di Noto è una cambiale scaduta e protestata. Io non credo che il Ministero del 18 marzo a questa cambiale protestata non voglia fare onore. Io non credo che il Ministero vorrà farla prescrivere per dire estinta l'obbligazione; e quindi nutro fidanza che le promesse fatte particolarmente dai diversi dicasteri vorranno, per la voce dell'onorevole presidente del Consiglio, sempre più convincermi che è forse il bisogno che ci fa essere impazienti, ma che ciò che c'è stato promesso, sarà dato.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio.* L'onorevole deputato Carnazza mi ha messo in una singolare posizione, perchè concentrando nella mia persona, le persone dei ministri, che mi sono colleghi, vorrebbe da me una risposta che contraddicesse a quelle che non hanno soddisfatto ai suoi desiderii.

Io non ho interrogato uno per uno i miei colleghi; ma siccome conosco la questione, se non altro perchè ho assistito a tutto questo periodo della nostra storia parlamentare, i fatti su cui si fonda il reclamo della città Noto, io posso rispondere all'onorevole deputato Carnazza.

Nella formazione politica e amministrativa di una grande nazione prima divisa in diversi Stati, in questo riordinamento di tutto il suo organismo e di tutta la sua legislazione, è impossibile che il lavoro potesse compiersi, senza che alcuni interessi locali e privati non ne rimanessero offesi. Vi sono ben altri interessi, oltre quelli ricordati dall'onorevole Carnazza, che reclamano dal Governo un atto di giustizia riparatrice, e che pure per la necessità delle cose il Governo non ha potuto ancora soddisfare.

Mi basterà ricordare una categoria di questi reclami: quelli per i danni di guerra. Ebbene, il Go-

verno, a tutti questi reclami che affluiscono da tutte le parti d'Italia, non ha ancora potuto provvedere se non scarsamente.

Tuttavia, ammesso che la città di Noto, proporzioni serbate, si è trovata nella stessa condizione di quelle altre città d'Italia che cessate di essere capitali di un regno, ottennero dal legislatore un compenso, dappoichè essa fu capoluogo di una vasta provincia, ebbe quindi tutti i vantaggi che derivano dalla sede di un tribunale, dalla sede dell'amministrazione finanziaria e dalla istituzione di un liceo; insomma tutti quei vantaggi di cui godono le città che sono sede di un'amministrazione governativa.

L'onorevole Carnazza non reclama intorno all'atto pel quale la sua città natale ebbe a perdere i vantaggi di cui godè per 30 anni, ma ricorda il voto della Camera con cui si è promesso alla città di Noto un compenso.

E su questo punto non è mai venuta meno, io credo, la volontà nel Parlamento, come non venne meno la buona disposizione dell'attuale amministrazione.

Tuttavia l'onorevole Carnazza sa che anche il Governo, come la Camera, deve rimanere nel campo del possibile. Io toccherò i diversi punti indicati dall'onorevole Carnazza e dirò quali sono le intenzioni del Governo, sui compensi sperati dalla città di Noto e reclamati oggi dall'onorevole deputato Carnazza.

Egli ha parlato del vantaggio che avrebbe la città di Noto dall'istituzione di una colonia agricola, ed io dichiaro che sono favorevole a questo desiderio. E per poco che la città di Noto si adatti alle norme comuni, cioè di assumere una parte della spesa, anche al disotto della proporzione, alla quale sono chiamate altre città, che reclamano questi stessi stabilimenti, io non dubito che l'egregio mio collega, il ministro di agricoltura e commercio, nella sua qualità di cittadino di una provincia vicina a quella in cui ha sede la città di Noto, non mancherà di assecondare questo desiderio. Ad ogni modo, se i cittadini di Noto desiderano di avere un alleato affinchè sieno superate le difficoltà che potrebbero sorgere sia dalla disposizione della legge attuale, sia dagli ostacoli finanziari, sia da qualche ostacolo amministrativo, contro l'istituzione della colonia agricola, ebbene, io, quantunque alleato male gradito all'onorevole Carnazza, offro a lui ed ai cittadini di Noto la mia debole alleanza...

CARNAZZA. Forte alleanza.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. L'onorevole deputato Carnazza ha inoltre reclamato con vivaci parole perchè fosse stabilito in Noto un distretto militare.

Io non ho mancato di conferire su questo argomento col mio onorevole collega il ministro della guerra, ed ho cercato per quanto per me si poteva di indurlo a soddisfare il desiderio della città di Noto. Ma io debbo dichiarare che l'onorevole mio collega il ministro della guerra mi ha addotto tali e sì gravi argomenti per cui egli non può consentire a stabilire nella città di Noto il distretto militare desiderato dall'onorevole Carnazza, che i miei sforzi sono rimasti impotenti in faccia alla sua ferma volontà, e soprattutto in faccia alle ragioni ed alle dimostrazioni che mi furono addotte.

Sono in Italia non più di 87 distretti militari ed in Sicilia non ce ne sono che otto, onorevole deputato Carnazza.

Ora il ministro della guerra ritiene che questi otto distretti militari da stabilirsi in Sicilia non possono ripartirsi in modo che a Noto debba toccarne uno. Però egli mi ha soggiunto che, secondo il suo concetto, e quando le finanze dello Stato lo permettano, si dovrebbe aumentare il numero dei distretti militari; gli esempi di altre nazioni, e specialmente della Prussia, ci debbono confortare ad eseguire questi ordinamenti.

Ora, appena le condizioni del nostro bilancio lo consentano, si dovrà aumentare notevolmente il numero dei distretti militari. In questo caso, ma solamente in questo caso, cioè quando le finanze dello Stato permettano di aumentare il numero dei distretti militari, potrebbe essere soddisfatto il desiderio della città di Noto.

Vengo ad un altro punto, cioè al punto delle opere pubbliche.

Sono due i desiderii della città di Noto in fatto di opere pubbliche. Essa desidera che sia fatta qualche opera di difesa alla rada di Cala Benarda, prossima alla città di Noto, affinchè il suo commercio possa averne qualche aiuto; l'altro, che sia compiuta, quanto più rapidamente sia possibile, la strada ferrata che congiunge Noto alla linea che mette capo a Siracusa.

Quanto alla difesa della rada di *Cala Benarda*, io interporrò i miei uffici presso il ministro dei lavori pubblici, che certo non vorrà mostrarsi restio perchè siano eseguiti gli studi e fatti questi lavori: e nel bilancio del 1878 vedremo di stanziare una somma che soddisfi a questo desiderio.

Riguardo alle ferrovie è una grossa questione, onorevole deputato Carnazza; tuttavia io credo che i desiderii della città di Noto potranno essere prontamente, e più prontamente forse di quello che lo stesso onorevole deputato Carnazza si crede, soddisfatti.

Io sono persuaso che nel progetto di legge, che verrà presentato all'aprirsi della prossima Sessione

per le linee che dovranno essere fatte con l'aiuto delle provincie e col concorso dello Stato, sarà certamente compresa quella, la quale quasi a simmetria dell'altra che, partendo da Palermo, gira la parte occidentale della Sicilia e mette a Trapani, partirà da Siracusa e passando per il primo punto importante la città di Noto, girerà la parte orientale e meridionale dell'isola a toccare Vittorio, Terranova e Licata.

Vede l'onorevole Carnazza che il Governo non manca di preoccuparsi dei bisogni di quelle popolazioni, e certamente alla città di Noto sarà usato il debito riguardo, quando sarà quella linea stabilita.

Mi pare di aver toccato tutti i punti indicati dall'onorevole Carnazza.

Non so se queste intenzioni, che ho manifestato a nome del Governo, sieno riuscite soddisfacenti all'onorevole Carnazza; ad ogni modo io l'assicuro che le promesse fatte col voto della Camera, e rimaste nella polvere dei nostri archivi per tanti anni, il Ministero attuale intende di dissotterrarle e di farvi onore per quanto le forze del bilancio e le necessità del Governo glielo permetteranno.

PRESIDENTE. L'onorevole Carnazza ha facoltà di parlare.

CARNAZZA. Comincio dal rendere grazie all'onorevole presidente del Consiglio delle manifestazioni fattemi, e sono ben lieto che egli abbia a cuore gli interessi di Noto, gl'interessi di una città che non è stata mai seconda a nessuno nè per i suoi principii liberali, nè per il suo attaccamento all'attuale regime.

Però mi permetta l'onorevole presidente del Consiglio che io dica solamente una parola relativamente alla colonia agricola.

Quando si domanda alla città di Noto che essa contribuisca una qualunque cosa per la creazione della colonia agricola, onorevole presidente del Consiglio, non si dà niente, perchè se la città di Noto potesse contribuire, è nella legge che essa ha diritto al sussidio.

Dunque il dire che si dà alla città di Noto un sussidio...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ho detto qualche cosa di più.

CARNAZZA... non credo che sia esatto. Però l'onorevole presidente del Consiglio ha soggiunto delle parole molto lusinghiere. Egli ha detto che interporrà i suoi buoni uffici, che proteggerà...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. No.

CARNAZZA... si proteggerà, regolarmente interpreto in questo senso, onorevole presidente del Consiglio le sue parole, ella mostrandosi umile credo si renda gigante, è perciò che ho detto la sua protezione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non è protezione.

CARNAZZA. Io ho la speranza che egli, non dimenticando i giusti desiderii, le giuste aspirazioni di quella gentile città ed il voto della Camera, le renderà la giustizia che le è dovuta.

PRESIDENTE. Ora viene il seguito della discussione del bilancio di definitiva previsione pel 1877 del Ministero dei lavori pubblici.

BOSELLI. Domando la parola.

Dolente di non avere potuto per un'indisposizione di salute trovarmi presente...

PRESIDENTE. Onorevole Boselli, ella sa che le interrogazioni sono state esaurite. L'ho chiamato per ben due volte, e mi spiacque di non vederla al suo posto.

BOSELLI. Dolente, ripeto, di non essermi ieri potuto trovare presente, per un'indisposizione di salute, come sarebbe stato mio dovere, sarei grato alla cortesia dell'onorevole presidente e della Camera, se mi permettessero di accennare brevemente all'interrogazione che io volevo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Avuto questo cortese consenso dall' onorevole presidente e dalla Camera, dirò poche parole sull'argomento dell'interrogazione stessa.

(*Il ministro dei lavori pubblici sta conversando con deputati.*)

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Boselli si dirige a lei.

Ieri su questo bilancio parlarono 35 deputati, nientemeno. (*Movimenti*)

LA PORTA. L'onorevole Boselli farà il 36°.

PRESIDENTE. Non opponendosi la Camera, accorderò la parola all'onorevole Boselli per svolgere la sua interrogazione.

BOSELLI. Io desidero richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo sopra le tariffe differenziali vigenti in Francia e in qualche parte della Svizzera a danno delle merci che vengono spedite dall'Italia, passando per la galleria del Cenisio.

L'attuale condizione delle cose, così è esposta in una rappresentanza indirizzata al Governo dalla città di Genova nell'agosto del 1875: « La società ferroviaria Parigi-Lione-Mediterraneo e alcune società ferroviarie della Svizzera fanno pagare pel trasporto delle merci che vanno dall'Italia in Svizzera per la via del Moncenisio un prezzo molto più alto di quello che fanno pagare per le merci provenienti dalla Francia. La differenza a carico delle merci provenienti dall'Italia è tanto forte che la spesa di trasporto di una merce spedita da Genova a Ginevra per la via del Cenisio supera la spesa di trasporto della stessa merce spedita da Marsiglia, tuttochè Marsiglia sia più distante 25 chilometri, e tenue sia

il prezzo che paga la merce da Genova fino al confine francese, e la supera di tanto che il negoziante il quale deve spedire una merce da Genova a Ginevra, trova la sua convenienza di farla passare da Marsiglia. Così quell'opera portentosa che è la galleria del Cenisio giova alla Francia, ma non giova punto a noi. »

Così gl'interessi italiani sono ingiustamente sacrificati agli interessi francesi e si cancellano, con artifizi di tariffe ferroviarie, i vantaggi che ci diede la natura collocandoci sulla via dei commerci mondiali.

Si assicurano le sorti del porto di Marsiglia, si rendono senza frutto le ingenti spese fatte dall'Italia per la galleria del Cenisio, vane in gran parte le speranze della nostra marina, in gran parte inefficaci le sovvenzioni che lo Stato italiano ha concedute a compagnie di navigazione per poter lottare nell'industria dei trasporti marittimi e nella gara dei commerci internazionali colle altre nazioni.

L'altrui invidia, gli artifizi e le prepotenze delle società ferroviarie, e le trascuranze del Governo concorsero a stabilire, e mantengono tuttora uno stato di cose che è in aperta contraddizione con le ragioni, gl'interessi e le aspettative della produzione, del commerio e della marina italiana.

Genova ed altri porti liguri essendo più vicini a Ginevra che Marsiglia dalla Liguria dovrebbero passare le merci destinate a Ginevra e oltre nella Svizzera e nella Germania.

Se è naturale che i prodotti delle colonie francesi vadano da Marsiglia a Ginevra, non sarebbe meno naturale che quelli dell'America e delle Indie passassero per Genova. Al contrario essi pure sono costretti dalle tariffe differenziali a preferire la via di Marsiglia.

Il transito fra l'Oriente e la Svizzera ci sfugge; le spedizioni dei cotoni diretti alla Svizzera debbono impiegare, in un vizioso giro pel Brennero, ventidue o ventitre giorni, mentre in sedici o diciotto giorni potrebbero essere per la via del Cenisio in Isvizzera; e il nostro Rubattino se volle conservare a Genova qualche ricordo del mercato coll'Egitto ha dovuto lottare a suo danno e rassegnarsi a scarsissimi noli, non ultima causa delle condizioni in cui si è trovata la linea di navigazione dell'Egitto, cui pure abbiamo testè dovuto provvedere.

Nè si tratta solamente di un interesse ligure; quasi tutta Italia è interessata in questa questione.

Gettiamo gli occhi sopra una carta.

La linea del Moncenisio appare la via naturale di una gran parte del traffico italiano colla Svizzera e i paesi oltre, il Granducato di Baden, la Prussia renana, il Belgio e l'Inghilterra. Eppure questa costosa linea sia pei prodotti del nostro paese, sia pel traffico di transito, non serve ai suoi scopi.

La distanza chilometrica da Basilea a tutte le stazioni dell'Alta Italia, compresa Verona, è minore dal Moncenisio che da qualunque altra strada: e lo stesso deve dirsi per tutte le stazioni dell'Italia centrale e meridionale.

Per Zurigo tutte le stazioni dell'Alta Italia fino a Brescia, e quelle dell'Italia centrale e meridionale avrebbero interesse a utilizzare il Cenisio.

Infine il transito per l'Allemagna, via Basilea, a destinazione del Granducato di Baden, della Baviera, della Prussia renana, del Belgio, dell'Olanda, dell'Inghilterra dovrebbe per la più breve distanza essere diretto al Cenisio da tutte le stazioni dell'Alta Italia situate al di qua di Milano.

Ma tutto cospirò contro di noi e contro la natura delle cose.

L'esercizio del Moncenisio fu affidato a due società che avevano interesse a non utilizzare quella linea.

La società Parigi-Lione-Mediterraneo è tratta dal proprio interesse a divertire il traffico dal Cenisio perchè le merci da Marsiglia a Ginevra, percorrono sulle sue linee 519 chilometri, mentre passando pel Cenisio ne percorrono soli 69 sopra linee della società stessa, ed essa teme che la ferrovia del Cenisio le faccia perdere tutto il transito per la Svizzera. Di più la società Parigi-Lione-Mediterraneo è, anche per un sentimento nazionale, alleata sollecita e tutrice tenace degli interessi del porto di Marsiglia.

La società dell'Alta Italia da parte sua aveva interesse a chiamare di preferenza il movimento al Brennero, imperocchè per la via del Brennero fino a Peri le merci percorrevano sulle sue rotaie oltre cento chilometri di più di quelli che sono tra Genova e Modane, senza dire delle sue alleanze francesi e di quelle colle ferrovie del sud dell'Austria.

La società Parigi-Lione-Mediterraneo tenne alta la tariffa da Modane a Ginevra e abbassò talmente quella da Marsiglia a Ginevra da rendere impossibile alla linea italiana di farle concorrenza con qualsiasi bassa tariffa che si fosse stabilita fra Genova e Modane. Il trasporto da Marsiglia a Ginevra si fece a prezzi inferiori a quelli che si percepiscono pel solo transito da Modane a Ginevra. La linea italiana deve sopportare gravi spese di trazione. Si constatò pel trasporto dei cotoni, che neppure una tariffa stabilita al disotto del prezzo semplicemente rimuneratore del trasporto basterebbe a superare il vantaggio che offrirebbe sempre, colle attuali tariffe differenziali, la via da Marsiglia a Ginevra.

I cotoni che partono da Genova sono costretti a pagare da Modane a Ginevra quasi il doppio di ciò che pagano da Genova a Modane, cioè sopra una linea il cui percorso è maggiore di 62 chilometri. I cotoni che da Genova a Ginevra, per un percorso di 464 chilometri pagano lire 44 15; da Marsiglia a Schiaffusa per un percorso di chilometri 861, non pagano più di lire 51 45.

Ma v'ha di più. Le ferrovie svizzere non trasportano al di là di Ginevra, verso la Svizzera e l'Allemagna, le mercanzie venute dall'Italia pel Moncenisio, alle stesse condizioni che trasportano quelle che vengono dalla Francia, portate dalla ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo. Una tariffa speciale favorisce le provenienze francesi, opprime le provenienze italiane.

Le ferrovie svizzere occidentali, non sono in rapporto diretto di traffico colla linea italiana cui si collegano solo per l'intermediario della società Parigi-Lione-Mediterraneo; con questa hanno grandi interessi, il suo consenso è per esse necessario. Essa impose le tariffe or ora accennate a nostro danno, minacciando quelle ferrovie svizzere di far passare per Belfort i cotoni provenienti da Marsiglia, che transitano oggi per la Svizzera, s'esse non piegavano ai suoi cenni.

Così si riuscì a rendere inutile la galleria del Cenisio, accompagnando perfino oltre Ginevra con proscrizioni ed aggravi le merci che avessero la mala ventura di profittare di una delle più grandi opere del genio e della civiltà moderna. Alcuni anni or sono il Consiglio federale svizzero esprimeva al Governo italiano la propria meraviglia perchè non una sola tonnellata di mercanzia si spedisse da Genova a Ginevra. Esso non conosceva per avventura e non poteva per fermo immaginare tanta fina arte e tanto estremo arbitrio di tariffe ferroviarie.

Onde riparare a tanto danno l'onorevole Stefano Castagnola, quando reggeva il Ministero di agricoltura e commercio, colse l'occasione delle prime trattative per la rinnovazione del trattato di commercio colla Francia per dichiarare al signor Ozenne, inviato francese in Italia, che non avrebbe aderito all'invito relativo alla revisione del trattato se nel tempo stesso non si regolava la questione delle tariffe ferroviarie, essendo inutile regolare la tariffa doganale se la medesima può essere messa in scacco dalla tariffa ferroviaria. E allora il Governo italiano fece pure istanze perchè la Svizzera tenesse identico linguaggio.

Intanto gli eventi mutarono; l'onorevole Castagnola abbandonato il Ministero, continuò a sostenere validamente questa causa d'aperta giustizia e d'urgente utilità pei nostri interessi nazionali, così nei Consigli della società ferroviaria dell'Alta Italia, come in mezzo alla deputazione ligure, capo di nostre particolari riunioni, oratore nostro appo il Governo del Re.

Anzichè nell'azione diretta dei Governi, resa per più motivi inefficace, convenne riporre ogni speranza negli accordi fra le varie società ferroviarie, intesi a stabilire sovra eque basi un servizio cumulativo pei traffici del Cenisio.

Gli accordi non furono facili, anzi per lungo tempo le società ferroviarie si adoperarono in tutti i modi per evitarli. La società Parigi Lione-Mediterraneo, dichiarandosi tratta quasi a un suicidio, procacciò con ogni studio di sottrarsi a convegni che ne vincolassero l'azione. E vi fu un periodo nel quale la società dell'Alta Italia, quasi secondando gli atti della parente francese, affermava di comprenderne i sentimenti; e invitata ad apposite conferenze o non interveniva, o se ne allontanava, piena di riserve e senza conclusione alcuna, talune volte tralasciando di rispondere agli uffici ed alle proposte delle altre società, fino a smarrire le carte relative a questo argomento, poco sollecita di rimuovere gli ostacoli che premono da ogni parte lo svolgimento del traffico del Moncenisio.

Ma finalmente, mutati gli animi, le intenzioni e le cose, dal 5 al 15 marzo del 1876 ebbero luogo conferenze fra i delegati delle varie compagnie interessate, e in quelle conferenze si stabilì un rimaneggiamento di tariffe così combinato da presentare per diverse merci convenienza nella spedizione piuttosto da Genova che da Marsiglia.

Era imposta però la condizione che la tariffa medesima dovesse applicarsi anche allo sbocco del Brennero, locchè portava un leggiero aumento alla tariffa in vigore.

Se era giusto lo stabilire l'eguaglianza di trattamento, il pareggiamento delle tariffe fra i due passaggi del Moncenisio e del Brennero, io deploro che non siasi proceduto applicando senza più al Moncenisio le tariffe oggi in vigore pel Brennero, rese necessarie per lottare con Trieste. Il pareggiamento si volle fare invece sulla base delle nuove tariffe più favorevoli pel Cenisio, ma alquanto più gravi, come or ora diceva, pel Brennero. La società Parigi-Lione-Mediterraneo non volle abbassare tanto le tariffe del Moncenisio, da accettar quelle oggi vigenti pel Brennero; la difesa degli interessi suoi e di quelli del porto di Marsiglia prevalse e non si volle far piena ragione alla natura delle cose, e ai giusti interessi del nostro paese.

Il convegno stabilito nelle conferenze del marzo 1876 fra le varie società per l'invocato servizio cu-

mulativo a vantaggio dei traffici italiani pel Moncenisio, non ebbe ancora fino ad oggi l'approvazione del Governo; se, con danno nostro, non potè essere fin qui applicato, la colpa non è più delle società.

Io comprendo come sia sempre cosa ardua ed odiosa l'aumento delle tariffe e il Governo deve, a parer mio, provvedere in modo che siano tutelati efficacemente ad un tempo gli interessi del Brennero e quelli del Moncenisio. Si tratta di grandi interessi nazionali che debbono essere del pari avvalorati e difesi.

Ma non è a dimenticare che ciò che perdono i porti della Liguria e il passaggio del Cenisio va a benefizio non degli interessi italiani collegati col passaggio del Brennero, ma bensì a benefizio del porto di Marsiglia e dei commerci francesi. La questione relativa al Brennero non può essere una ragione vera e giusta perchè rimanga tuttora inutile la grande opera del Cenisio. L'indugio si risolve in una protezione, artificiale ed ingiusta, a benefizio degli armatori e dei traffici stranieri.

Nè mancheranno i modi al Governo per provvedere alle tariffe del Brennero, dove il pareggiamento dovrà essere applicato al solo servizio italo-svizzero-badese, non al servizio italo-germanico; dove le società interessate per poter lottare col Cenisio introdurranno sempre tariffe così favorevoli, da dover piuttosto assicurarne l'estensione anche al Cenisio per mantenere il giusto pareggiamento stabilito, anzichè temere che manchino pel Brennero; dove infine con apposite tariffe speciali non si tralascierà al certo, anche sulla linea italiana, di favorire i trasporti che ne dimostreranno il bisogno.

Io sarò grato all'onorevole ministro dei lavori pubblici se vorrà dirmi quale sia oggi lo stato delle cose, quali le intenzioni sue.

Voglia l'onorevole ministro; e non gli mancheranno modi e provvisioni atte a far sì che sia utilizzato il Cenisio, senza pregiudizio pei traffici naturali del Brennero.

Ma egli senza altro indugio provveda. È questione che sta da sè e non è d'uopo attendere alcun generale riordinamento di ferrovie o rimaneggiamento di altre tariffe.

È tempo omai che l'Italia raccolga qualche frutto dai sacrifizi fatti e non duri più a lungo uno stato di cose che è contrario agli interessi italiani. Non è questa una questione ligure, non una sola parte d'Italia è in essa interessata, ma è una questione italiana.

È tempo omai, conchiuderò, ripetendo al Governo le parole che hanno ad esso rivolte la città di Genova e il commercio della Liguria, è tempo omai che il Governo si adoperi a far cessare quelle tariffe differenziali, *che rendono per noi inutile la galleria del Cenisio.* (*Bene!*)

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

ZANARDELLI, *ministro per i lavori pubblici.* Siccome mi sembrano finite le interrogazioni, e tutti pure hanno parlato gli oratori iscritti per la discussione generale, sono in dovere di dare ora agli uni ed agli altri una risposta.

Vi fu, non dirò una grandine, perchè alla grandine è annessa l'idea di maleficio, ma dirò una pioggia di domande, giacchè le pioggie ponno anche essere grandemente benefiche. L'onorevole nostro presidente ha ora ricordato che soltanto nella tornata di ieri gli oratori i quali presero la parola sul presente bilancio furono trentacinque. A me duole però che gli interroganti non siano ora per la massima parte presenti. (*Movimenti*) Non so quindi se io debba rispondere o non rispondere a queste interrogazioni. Da una parte il dare una risposta a chi non è presente mi pare un po' singolare...

PRESIDENTE. C'è la Camera.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... D'altra parte le domande echeggiano nella Camera e nel paese, ed una spiegazione per la Camera e pel paese è dovuta. (*Interruzione*)

Le interrogazioni si riferirono al mare ed alla terra. Comincio dal mare, dappoichè l'onorevole mio amico Speciale che ha parlato della navigazione marittima è qui presente. L'onorevole mio amico Speciale disse che Catania si credeva pregiudicata dalle nuove convenzioni marittime, ed insieme coll'onorevole Speciale anche l'illustre rappresentante di Catania, il deputato Longo, accennò a questi pretesi danni del commercio di Catania.

Io pure, al pari di lui, aveva ricevuto dei reclami dalle rappresentanze catanesi; ma confesso che di tali doglianze non seppi veramente rendermi ragione. Se gli onorevoli deputati qui presenti, se gli onorevoli interroganti soprattutto hanno seguìto la lunga discussione relativa alle convenzioni marittime, essi ricorderanno certamente che io mi attirai anzi acerbe accuse dall'onorevole deputato Sanguinetti, per avere troppo favorito la città di Catania (*È vero!*), e che, a questo riguardo, mi attirai pure fulmini d'ira dall'onorevole deputato di Siracusa. (*Ilarità*)

E veramente io so che non fu senza sforzo che indussi i concessionari di tutti i servizi internazionali ad accettare che nei servizi internazionali medesimi, nelle navigazioni del Levante, nella navigazione dell'Egitto, in quella delle Indie, in quella dell'Indo-China, si facesse una fermata a Catania.

Catania dice di essere pregiudicata dalle nuove convenzioni marittime. La asserzione è sì opposta al vero, che io credo dipendere essa da una mera illusione, da un equivoco di fatto; Catania probabilmente non si rende conto dei servizi ordinati colle nuove convenzioni marittime; essa vede ciò che è cessato coll'aprile di quest'anno; non conosce, perchè guarda al fatto momentaneo, al fatto intermedio, non conosce, dicevo, le nuove convenzioni, non ha quindi in vista ciò che avrà luogo cominciando dal primo di luglio prossimo, giorno in cui andranno in effetto le nuove convenzioni marittime. Se lo conoscesse, non mi si potrebbe scrivere di là come mi si è scritto, e come si è scritto agli onorevoli Speciale e Longo.

Infatti io feci uno spoglio del numero degli approdi che devono aver luogo a Catania secondo le nuove convenzioni marittime in comparazione di quelli contemplati dalle convenzioni precedenti, ed ecco ciò che mi è risultato:

Per le convenzioni precedenti, Catania aveva i seguenti approdi obbligatorii. Nella linea del Peirano da Ancona a Catania e Genova, aveva 104 approdi; nella linea del Florio da Messina a Catania e Malta, ne aveva pure 104; nella linea Genova-Bombay, visto che il Rubattino non era obbligato di fermarsi nel ritorno, aveva 12 approdi; il che complessivamente costituisce il numero di 220 approdi all'anno.

Per le nuove convenzioni invece Catania avrà: nella linea Genova-Alessandria, 104 approdi; nella linea Genova-Bombay, 24; nella linea Genova-Singapore, 8; nella linea Napoli-Malta, 208; nella linea Palermo-Sira, 104; in totale, 448 approdi, mentre colle convenzioni precedenti, ripeto, ne aveva 220.

È proprio il caso, se Catania si duole, che essa può dire averla *bagnata il sole.* (*Bravo! — Ilarità*)

Potrei entrare in maggiori particolari, mostrando quanto abbia guadagnato per vari obbiettivi; ma sembrami che i ragguagli dati bastino a dimostrare come non abbiano fondamento le presentate lagnanze.

Avvi a tale riguardo un altro desiderio, il quale è comune a Catania, come al resto della Sicilia, e come a Venezia, poichè gli onorevoli deputati Maldini e Maurogònato si fecero anch'essi caldissimi propugnatori di una linea bramata da Catania, mediante la quale congiungasi Brindisi a Catania e Messina.

Ora, a questo proposito, la Camera ricorderà che io, nella discussione delle convenzioni marittime, ho accettato un ordine del giorno, mediante il quale ero invitato a procurare di provvedere a cotesto allacciamento. Ed io posso dichiarare che, per procurare di soddisfare a sì fervidi voti, ed insieme non venir meno alla massima proclamata dalla Camera di non sussidiare linee parallele a ferrovie, conto di far sì che il Florio assuma, dietro corrispettivo, una linea non parallela alle ferrovie, e cioè la linea Brindisi-Taranto, ma sotto condizione che egli prolunghi la sua navigazione gratuitamente da Taranto a Catania e Messina.

SPECIALE. Benissimo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ecco ciò che ho l'onore di rispondere alle domande dell'onorevole mio amico Speciale e dell'onorevole Longo.

Venendo alle altre interrogazioni, io risponderò in primo luogo a quelle, per così dire, isolate, speciali, e che non si collegano a vasti problemi, riservandomi da ultimo la grossa questione ferroviaria, intorno alla quale principalmente si svolsero le osservazioni degli oratori che presero parte a questa discussione.

Procurerò di rispondere prima agli oratori che veggo presenti nell'Aula.

Risponderò quindi all'onorevole amico Cavalletto, il quale mi ha parlato dell'ufficio della posta di Padova.

Egli ha pienamente ragione nel chiedere che sia tolto, il più presto possibile, lo sconcio d'un ufficio postale non rispondente, non solo alle necessità del servizio d'una grande e fiorente città, ma quasi nemmeno rispondente alle esigenze di una borgata. Ed io l'assicuro che avendo veduto personalmente quell'uffizio, essendo rimasto sorpreso dello stato in cui era stato lasciato, aveva fatto ogni sforzo per addivenire sollecitamente all'attivazione dell'ufficio medesimo nel luogo designato dal municipio di Padova, il quale all'uopo concorre notevolmente nella spesa. Ma non solo nacquero alcune questioni di competenza, pei relativi complessi provvedimenti, fra Ministero e Ministero, questioni che si sarebbero facilmente risolte, ma da ultimo sorse un ostacolo maggiore; il Consiglio superiore dei lavori pubblici negò la sua approvazione al progetto sia dal punto di vista tecnico ed architettonico, sia dal punto di vista della valutazione della spesa, per cui conviene pur troppo ravviare la cosa, ed è a temersi sia giocoforza di addivenire alla sostituzione d'altra località.

Ad ogni modo io assicuro l'onorevole Cavalletto del mio grandissimo interessamento per quell'opera che riconosco importante ed urgente assai.

L'onorevole Cavalletto mi raccomandò pure la prosecuzione delle opere relative alle arginature del Bacchiglione, del Piave, del Tagliamento e del Brenta-Bacchiglione nella provincia di Padova.

A questo riguardo posso assicurarlo che per le opere relative alle arginature del Bacchiglione, dietro le quali si sono spese 582 mila lire, io non ometto di curarne il completamento, e sto provvedendo perchè i lavori al tronco del Roncajette, dell'importo di circa 130 mila lire, siano fatti coi fondi di quest'anno.

Anche per il rialzo e sistemazione delle difese del Piave fu recentemente sostenuta una spesa, ma per l'ulteriore prosecuzione non mi sono giunti i progetti, onde, tenendo conto delle raccomandazioni fattemi dall'onorevole Cavalletto ne affretterò la compilazione.

Pel Tagliamento potrei dire altrettanto, sebbene confessi che pensando alla sconfinata vastità del letto di quel fiume che quasi non ha letto, mi atterrisca al pensiero di limitarlo al modo di altri corsi in condizioni meno eccezionali.

L'onorevole Cavalletto ha richiamato pure la mia attenzione sopra le bonifiche del lago di Bientina. Egli ha perfettamente ragione di sollecitare il compimento di un'opera che fu sì sgraziata per l'addietro nelle sue varie fasi, passando di mano in mano, e portando essa i lutti di persone che vi lavoravano dietro e che morirono. Per ciò appunto stia certo che curerò la ripresa di questi importantissimi lavori.

Relativamente infine ai due ponti di cui l'onorevole Cavalletto mi ha parlato, il ponte del Cordevole e del Ravignan in provincia di Belluno, mi è caro il dichiararle che ho già in pronto il progetto di legge che io potrei anche presentare oggi stesso, se presentandolo in questi giorni non ritenessi di fare opera inefficace e vana non essendovi il tempo di condurlo in porto, onde lo presenterò nel mese di novembre.

Vedo che è entrato ora l'onorevole Costantini, e quindi risponderò alla interrogazione che egli mi ha rivolto l'altro ieri. Egli mi chiese il compimento della grande strada nazionale degli Abruzzi, dall'Adriatico al Tirreno per le provincie di Teramo, Aquila e Caserta. Questa strada infatti, come egli ha accennato, ha una lacuna nel tratto da Badipetto al confine Aquilano, lacuna che giustamente egli desidera sia eliminata.

L'onorevole Costantini però conosce le difficoltà tecniche grandissime che questo tronco presenta, la spesa rilevante che richiede pella natura dei terreni che percorre fino a raggiungere l'Alto Appennino. Egli riconoscerà pure che era tanto più difficile provvedervi prima che io presentassi quel progetto di legge dei 26 milioni il quale serve a compiere le spese necessarie per le strade nazionali insufficientemente dotate dalle leggi precedenti; e riconoscerà inoltre come io anche con più recente provvedimento legislativo che modifica la distribuzione degli stanziamenti nei futuri bilanci, abbia cercato di aiutare il compimento delle opere che appartengono alla categoria in cui è compresa la strada che sta a cuore all'onorevole Costantini. Il relativo progetto di legge la Camera lo ha già approvato, ed ora pende innanzi al Senato, ove io lo sollecitai vivissimamente, ed ove spero sarà fra pochi giorni votato.

L'onorevole Costantini può avere affidamento che, approvato definitivamente quel progetto di legge, sarà più agevole di soddisfare ai suoi desiderii, mentre ove anche quella somma delle 250,000 lire, che nel quadro annesso alla legge dei 26 milioni è contemplata per l'esecuzione dei lavori di quel tratto di strada, fosse insufficiente, ciò non sarebbe dirimente ostacolo, mentre gli stanziamenti di detta legge sono dati non singolarmente, ma complessivamente.

Da ultimo, se ben ricordo, l'onorevole Costantini mi ha pure domandato se per il compimento di quell'opera io credo di seguire il metodo tenuto fin qui, oppure addivenire ad un nuovo contratto.

Quanto a ciò soggiungo all'onorevole Costantini che ad un ispettore, al quale ho commesso di definire i lavori che restano a farsi, ho dato pure l'incarico di farmi delle proposte relative al metodo da seguire per l'esecuzione dei lavori medesimi: appena mi abbia quelle proposte prenderò una determinazione nei limiti della posizione giuridica del Governo rispetto all'antico appaltatore.

E poichè in questo momento entra nell'Aula l'onorevole Cucchi, il quale ha richiamato la mia attenzione sulle strade obbligatorie della provincia di Bergamo, risponderò ora alla sua interrogazione.

L'onorevole deputato Cucchi ha accennato che in alcune provincie, principalmente nella sua, la legge relativa alle strade comunali obbligatorie è d'uopo applicarla con molta discrezione; *est modus in rebus*, egli diceva, quindi guardate che nella mia provincia ove si hanno piccoli e poveri comuni sarebbe improvvido obbligarli a spese sproporzionate alle loro forze.

Io consento pienamente in questo concetto dell'onorevole mio amico Cucchi: bisogna tener conto delle circostanze speciali dei luoghi nell'applicare una legge qualsiasi, l'autorità amministrativa avendo per sua natura una latitudine che non è concessa, per esempio, alla potestà giudiziaria; ma ritenga l'onorevole Cucchi che appunto perciò tale discrezione si è pienamente adoperata, ed io posso persuadernelo con alcune cifre che gli ricorderò.

La provincia di Bergamo, come egli sa meglio di

me, è costituita di 306 comuni. Ora di questi 306 comuni ve ne hanno 294 che hanno la rete delle strade comunali obbligatorie ancora incompiuta.

In questi 294 comuni che non hanno compiuto le strade obbligatorie vi sono 225 chilometri da costruire e 842 da sistemare, in totale 1067 chilometri non compiuti e da compiere. Or bene, di questi 1067 chilometri di strada che io dovrei pretendere che fossero fatti, sa l'onorevole Cucchi quanti ne sono stati eseguiti? 605, non chilometri, ma metri. Sa quanti ne sono in costruzione? Un chilometro e mezzo.

Ora se su 1067 chilometri non ve ne ha in costruzione che 1 chilometro e mezzo, ciò prova come il monito: *est modus in rebus* che mi veniva ricordato dall'onorevole mio amico Cucchi, non poteva essere più ampiamente applicato.

L'onorevole mio amico Cucchi mi diceva inoltre che per le peculiari circostanze della provincia di Bergamo, bisogna abbondare nel concedere colà le strade mulattiere invece che le strade rotabili.

L'onorevole Cucchi non ignora che la legge sulle strade comunali obbligatorie non ammette invero strade mulattiere, e credo a ragione, perchè *la ruota* può dirsi un elemento di civiltà e di prosperità, inquantochè economizza le forze animali, rende di gran lunga più agevoli e più economici i trasporti, rende possibili importazioni ed esportazioni che non lo sarebbero altrimenti, fa sì che l'uomo stesso non si veda fare l'ufficio di bestia da soma. Io credo adunque che la legge abbia ragione di non contemplare questa specie di strade mulattiere.

Avvi però un articolo del regolamento per l'esecuzione di quella legge, il quale ammette che si possano *conservare* eccezionalmente delle strade mulattiere. Ora in applicazione di questo articolo del regolamento, è precisamente avvenuto che alla provincia di Bergamo, ed a quella di Como si è più che ad ogni altra accordato di conservare in maggior numero le strade mulattiere. Diffatti circa una metà delle strade mulattiere che vennero ammesse in tutto il regno fra le strade comunali obbligatorie, sono strade appartenenti alle due predette provincie. Sopra 66 strade obbligatorie, che in Italia furono lasciate nello stato di mulattiere, 18 trovansi nella provincia di Como e 14 in quella di Bergamo, e ciò si fece appunto per la circostanza dell'esiguità singolare di alcuni comuni, quali sono molti del Comasco e del Bergamasco, comuni nei quali il *fondo speciale* sarebbe insufficiente alla costruzione della strada rotabile; per esempio fra i comuni, in cui fu ammessa la strada mulattiera nella provincia di Bergamo, avvi il comune di Blello, il quale non ha che 180 abitanti, ed anche gli altri sono comuni che versano in condizioni analoghe.

L'onorevole deputato Perroni mi ha pure discorso di strade rotabili; egli mi chiese se si poteva ammettere una variante nella strada nazionale Termini-Taormina, se non erro. A questo riguardo io credo che in origine la questione di quel tracciato, l'ammissibilità della variante da lui vagheggiata, poteva essere oggetto di serie considerazioni. Ma oramai il pensare a varianti, il voler far rivivere una questione di tracciato in favore di Francavilla, mi sembra troppo tardi, imperocchè la domanda dell'onorevole Perroni importerebbe l'abbandono di circa 14 chilometri di strada costruita tra Cozzo Schisina e Moio che costarono pressochè 700 mila lire; importerebbe una nuova spesa, forse superiore, essendo maggiore la lunghezza del tratto che si vorrebbe sostituire all'esistente.

Io spero dunque che l'onorevole Perroni non potrà negare che sarebbe omai troppo tardi per disfare il già fatto, per costruire una strada nuova in sostituzione della esistente.

Lo stesso deputato Perroni mi parlò pure di un ponte sul *Patri* che giustamente vorrebbe con sollecitudine costruito.

Ma a questo riguardo, come egli ha accennato, si ebbe una denuncia per illeciti mezzi adoperati all'asta, onde si dovette riferirne al procuratore del Re. Io procurerò di far sollecitare il processo, ma egli comprende benissimo che pendenti le investigazioni sull'efficacia dell'asta non avrei potuto far procedere all'esecuzione dell'opera.

Finalmente l'onorevole Perroni richiamò la mia attenzione sui torrenti della Sicilia, e chiese che il Governo voglia ai medesimi provvedere. In tale argomento io non posso che fargli osservare come affinchè il Governo possa provvedere direttamente di propria iniziativa alla difesa dei torrenti in discorso, sarebbe mestieri che si trattasse di opere di prima o di seconda categoria.

Ora nelle provincie siciliane non vi sono che i canali demaniali delle provincie di Palermo e di Siracusa che appartengono alle opere di prima categoria, le altre sono tutte opere di terza, e di quarta categoria, per rispetto alle quali è necessario che l'iniziativa venga presa dai consorzi privati; però io non ometterei certamente dall'esaminare se vi siano per questi torrenti di Sicilia, opere le quali per legge avrebbero titolo ad essere classificate nella prima o nella seconda categoria. Per questo passaggio d'una ad altra classe sono in corso continuamente istruttorie relative a reclami di altre provincie, e gli interessati di Sicilia dovrebbero accin-

gersi a consimili reclami se credono di avervi diritto, e se amano procedasi a siffatto esame.

Per finir di discorrere sul tema delle strade rotabili, mentre ringrazio l'onorevole Gian Domenico Romano il quale fu sì gentile di rivolgermi ringraziamenti per le premure che era mio dovere di prendere riguardo alla strada di *San Bartolomeo in Galdo*, l'assicuro che userò uguale premura pel compimento della strada medesima essendo perfettamente corrispondenti i suoi desiderii ai propositi miei.

Vengo ai porti, dei quali hanno parlato gli onorevoli deputati Carbonelli, Elia, Trinchera, Mazzarella e Borruso.

L'onorevole deputato Elia chiamò l'attenzione del Ministero sul porto di Ancona, ed oltre che sul porto, anche sul bacino di carenaggio che prima della liberazione del Veneto erasi statuito di attivare in quella città

ELIA. Cominciato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non posso certamente nè voglio disconoscere l'importanza del porto di Ancona.

Io ammetto che dei bisogni in quel porto, soprattutto riguardo a straordinarie escavazioni vi sieno; e tanto lo riconosco che ho fatto approntare un progetto, la cui esecuzione richiede la rilevante somma di lire 684,000 da ripartirsi in sei distinti esercizi in ragione di lire 114,000 all'anno.

Essendo mia intenzione, com'ebbi altra volta occasione di dichiarare alla Camera, essendo mia intenzione di presentare un progetto di legge per la generale sistemazione dei fondali di tutti i porti del regno, in esso non ometterò di comprendere anche l'escavazione del porto di Ancona.

Se dunque posso rispondere al mio amico Elia con pienezza di assenso per ciò che riguarda l'escavazione del porto di Ancona, non saprei fare altrettanto relativamente al bacino di carenaggio.

L'onorevole Elia ben sa di quanta simpatia io sia animato per la città di Ancona, sì che quella linea di navigazione Ancona-Zara, che era sempre stata negata dai miei predecessori, fui sollecito di comprenderla nelle convenzioni marittime. Ma in onta a coteste vive simpatie riguardo al bacino di carenaggio non potrei dare proprio una risposta assoluta.

Non la posso dare perchè in gran parte dipende la cosa dal ministro delle finanze, tanto più che l'opera del bacino di carenaggio la si propose collegata a quella dell'arsenale: non gliela posso dare, anche per un'altra ragione, perchè, cioè, prima di pensare ad attivare un altro bacino di carenaggio in Italia, bisognerebbe esaminare se siano o non siano sufficienti quelli che vi sono, se un nuovo bacino in Ancona avrebbe lavoro o dovrebbe invece restare per avventura inoperoso, e se quindi la ingente spesa di lire 2,400,000 che si valuta occorrere sarebbe in qualche modo compensata dal servizio che il bacino medesimo potrebbe prestare. *(Interruzioni del deputato Elia)* Non mi nego a tale esame, ma debbo fare, ripeto, queste riserve, debbo dar quindi al deputato Elia una risposta sospensiva.

L'onorevole Carbonelli ha parlato alla sua volta del porto di Taranto e mi disse che quel porto è senza molo. Io non conosco un progetto di molo per quel porto; mi pare che allo stupendo porto di Taranto i moli li abbia fatti la natura.

So che avevasi il progetto di costruirvi un ponte sporgente, che venne sostituito da un progetto di banchine.

Riguardo alla spesa trattandosi di un porto come quello di Taranto che è di terza classe, è vero che la relativa spesa avrebbe dovuto essere per la metà a carico dello Stato; ma siccome, il comune di Taranto aveva fatto quella spesa di propria iniziativa, e sopra un proprio progetto, nè derivò che, precedentemente alla mia amministrazione, applicando strettamente la lettera della legge, l'articolo di essa relativo al rimborso di queste spese da parte del Governo, si negò il contributo. Nondimeno io non mi rifiuto di riesaminare la questione e di vedere se a queste rigorosa applicazione della legge possa essere ovviato ancora con un sussidio od in altro modo.

L'onorevole deputato Trinchera parlò del porto di Brindisi e disse di invocare per il medesimo alcuni urgenti lavori.

È verissimo che, come nel maggior numero dei porti italiani, anche nel porto di Brindisi vi sono dei bisogni di escavazione; vi sono, per quanto ampio sia quel porto, dei luoghi ove è difficile il passare alle navi di grande portata che vi debbono entrare.

Anche per provvedere a siffatto bisogno avvi un progetto il quale porta la spesa di una somma di 225,000 lire, spesa che per l'importanza di quel grande scalo internazionale procurerò di comprendere nel già accennato progetto di legge.

Fra Taranto e Brindisi ci trasse alla sua volta l'onorevole Mazzarella, conducendoci a Gallipoli, questa vaga galleggiante del Jonio, e discorrendoci dei bisogni del suo porto, porto importantissimo perchè la ferrovia di cui Gallipoli è priva, non valse a spostare da quell'operoso emporio il commercio di esportazione degli olii. L'onorevole Mazzarella che ama tanto Gallipoli, in applicazione del pro-

r bio secondo il quale *chi ama teme*, si mostrò trepidante che non si adempia la legge. Avvi, egli disse, una legge che per il porto di Gallipoli ha stanziata una somma allo scopo di eseguirvi importanti lavori. Io non vi chieggo altro, mi sembra che abbia soggiunto l'onorevole Mazzarella, senonchè di adempire alla legge. È verissimo, rispondo, che vi è una legge del 1868, la quale stanziò una somma di 900,000 lire per il porto di Gallipoli; di questa somma rimangono disponibili lire 139,000. Ora io assicuro l'onorevole Mazzarella che queste 139,000 lire saranno spese come esige la legge non solo, ma l'assicuro che prevedendosi un eventuale avanzo di fondi in relazione alle opere che erano state progettate, dietro desiderio del municipio ho fatto compilare il progetto dei lavori occorrenti pel congiungimento delle due banchine mediante un ponte, onde è che egli può star certo che in ogni caso il residuo fondo delle 139,000 lire sarà erogato.

MAZZARELLA. Questa promessa non mi *spaventa;* ne sono certo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Passerò al porto d'Anzio di cui ha parlato ieri l'onorevole Borruso Egli accennò che negli anni addietro si sono spese delle somme non indifferenti a porto d'Anzio; e che quest'anno invece nulla si è speso per l'escavazione di quel porto, il quale è molto interrito; tanto che, soggiunse l'onorevole Borruso, al presente chi cerca in caso di tempesta di rifugiarsi in quel porto, che ha essenzialmente il carattere di porto di rifugio, invece di andare a salvamento, va a perdizione. Mi sembra che sostanzialmente ciò egli abbia detto, accennando a casi di pescatori siculi.

A tale proposito risponderò essere vero che l'anno scorso si spesero per l'escavazione di questo porto 60,000 lire all'incirca, ragione per cui si potè dare ben poco per gli altri porti dipendenti dall'ufficio di Napoli. Ed appunto perchè l'anno scorso si era spesa a Porto d'Anzio una somma relativamente considerevole, quest'anno si era creduto di riservare la somma stanziata in bilancio, e che l'onorevole Borruso riconobbe aver io notabilmente accresciuta, ad altri porti, dove da qualche anno non si era speso nulla; se non che gli interrimenti a Porto d'Anzio sono così rapidi, sono così continui, che mi sono dovuto persuadere che anche quest'anno bisognerà spendervi una decina di migliaia di lire.

Però non posso tacere all'onorevole Borruso che vi sono persone fra le più competenti le quali sostengono che il danaro che si spende a Porto d'Anzio per togliere gli interrimenti è danaro gettato, poichè gli interrimenti sono tali da far sì che qualunque scavo venga in brevissima ora colmato; e sostengono che quindi senza opere grandiose, delle quali si dubita vi sia la convenienza avuto riguardo alla scarsa importanza commerciale di Porto d'Anzio, queste escavazioni vengono a recare allo Stato una spesa a tutta perdita. Nondimeno posso dichiarare all'onorevole Borruso che avvi un progetto di opere in quel porto, opere consistenti principalmente nel prolungamento del molo esistente; il quale progetto porterebbe un dispendio di 700,000 lire. La questione sta dunque, come dicevo, nel decidere se questo progetto possa essere efficace a togliere gli interrimenti.

L'onorevole Giuseppe Romano, occupandosi di altro importantissimo tema, mi ha chiesto se io intenda di presentare una legge sulle bonifiche. Ora questa legge sulle bonifiche, io di buon grado dichiaro fin d'ora che la riconosco non solo importante, ma urgente. Per essa furono fatti parecchi progetti fin dal tempo in cui il servizio delle bonifiche era di competenza del Ministero d'agricoltura e commercio. Vi fu allora un progetto Pepoli, un progetto Manna, un progetto Torelli. Poi, quando la materia delle bonifiche passò al Ministero dei lavori pubblici, vi fu un progetto Devincenzi, il quale fu mandato a tutte le prefetture del regno per ottenere i pareri delle autorità locali; ma poi non se ne fece altro. Ora mi è grato assicurare l'onorevole Romano Giuseppe che io ho a cuore questa legge uniforme, che sarei lietissimo di congiungervi il mio nome, ma che credo d'altra parte essere utile, per non dire necessario, prima di presentare un disegno di legge su questa materia, di conoscere precisamente lo stato delle bonifiche delle diverse parti d'Italia, soprattutto di quelle del Napoletano cui alluse l'onorevole Romano; di conoscere lo stato dei lavori eseguiti, le condizioni del loro mantenimento, il risultato tecnico ed economico ottenuto fin qui.

A tal uopo quindi conto di nominare una Commissione di persone fra le più versate e competenti affinchè mi fornisca precisi elementi per la redazione della legge. Dopo di ciò io studierò il relativo progetto; dappoichè in tale materia in cui trattasi di vedere proporzionalmente aggravata in ogni regione nella esecuzione delle opere la proprietà privata, è di suprema giustizia che una legge unificatrice abbia a rispondere all'unità dello Stato. (*Benissimo!*)

Questo si può fare tanto più utilmente, dappoichè nella legge napoletana, nelle due leggi italiche del 1806 e del 1810, ed in alcune leggi speciali, come, ad esempio, la legge fatta ai tempi della dominazione austriaca sulle valli veronesi, vi sono utilissimi dati, mercè i quali non è difficile di giungere a compilare una buona legge.

L'onorevole Ungaro mi ha interrogato intorno ad

una bonifica del comune di Pianura, riferendosi alla povertà di quel comune. Quanto a ciò non posso dirgli altro se non che terrò conto della sua raccomandazione, poichè non disse e non mi consta che cosa chieda per le sue condizioni economiche il comune di Pianura, e non so quindi se ciò che esso chiede sia possibile accordare in base alla legge.

L'onorevole Diligenti mi raccomandò le opere della Valle di Chiana. Egli cortesemente riconobbe che io usai ogni diligenza nell'adempiere la promessa che gli aveva fatta di spingere energicamente innanzi la trattazione di questo affare. Egli conosce il parere del Consiglio di Stato, il quale, a sezioni riunite, diede un voto in senso contrario ad alcuna delle tesi propugnate dall'onorevole deputato di Cortona, in ordine, per esempio, alla pretesa eredità d'obblighi trasmessa al nostro Governo dai Governi cessati ed in ordine ad altri assunti consimili.

Ad ogni modo l'onorevole Diligenti può stare sicuro che, anche non potendosi per questo voto del Consiglio di Stato classificare le opere di Val di Chiana in prima categoria, ponendole quindi tutte a carico dello Stato, non ne viene gran danno alle provincie interessate. Imperocchè la recente legge del 1875 ha ristretto in sì moderati confini il contributo degli interessati, che essi non hanno certo da spaventarsi delle somme che li possano gravare per queste opere, il cui costo però credo salirà a 7 od 8 milioni.

Del resto l'onorevole Diligenti può stare tranquillo che adesso che la Commissione da lui encomiata ha esaminato tanto il progetto Possenti che il progetto Massanti, adesso che su quest'ultimo essa ha già riferito per modo che manca in proposito soltanto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che sul progetto Possenti riferirà in breve, ci siamo avvicinati di molto alla effettuazione dei desiderii dell'onorevole deputato di Cortona.

L'onorevole deputato Panattoni mi ha parlato della bonifica di Vada e Collemezzano, e della deputazione dei fiumi e dei fossi della provincia di Pisa.

Quanto alla bonifica di Vada, devo fargli osservare che essendo ora le relative opere compiute, l'amministrazione governativa deve limitarsi al mantenimento dei fossi di scolo compresi nel territorio demaniale bonificato, dovendosi provvedere dai rispettivi consorzi agli altri lavori dei terreni privati, e, se vi è trascuranza da parte di questi consorzi non dubiti l'onorevole Panattoni che a farla togliere saranno dati alla prefettura gli opportuni eccitamenti.

In quanto alla deputazione dei fiumi e fossi, l'onorevole Panattoni ha tutta la ragione di dire che le rappresentanze dei consorzi devono conformare i loro ordinamenti alle disposizioni della nuova legge sui lavori pubblici; mentre la deputazione dei fiumi e fossi di Pisa si regge colle norme antiche della legge toscana, ond'è che quella deputazione abbraccia in una sola amministrazione tutti i corsi d'acqua della provincia, che sono più di cento, per cui ne deriva l'inconveniente che i proprietari devono pagare tasse per corsi d'acqua in cui non hanno interesse. Ma riguardo a ciò, in conformità alle disposizioni di legge, è alla deputazione provinciale di Pisa che spetta dapprima di pronunciare: io però, secondo i desiderii dell'onorevole mio amico Panattoni, farò sollecitare le relative deliberazioni, dietro alle quali soltanto il Governo può provvedere come di ragione per far adempiere ai consorzi il proprio còmpito.

Di materia analoga si è poi occupato l'onorevole mio amico il deputato Parenzo, il quale richiamò l'attenzione mia sopra le disposizioni di legge concernenti i consorzi di scolo.

Egli osservò che questi consorzi di scolo sono male regolati dalla legge, inquantochè, in parte sono contemplati dalla legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, in parte questa legge li lascia sotto al dominio del Codice civile, ed in parte li rimanda alle disposizioni della legge comunale e provinciale. Conseguentemente l'onorevole Parenzo espresse il desiderio che come per i consorzi irrigui si è provveduto con una legge speciale, così si abbia a fare anche per i consorzi di scolo.

Io non potrei ora sui due piedi approfondire una questione così grave, riguardo alla quale invocasi la modificazione di leggi organiche. Nullameno così a primo intuito parmi poter osservare all'onorevole Parenzo che la ragione per cui venne fatta una legge speciale rispetto ai consorzi irrigui, si fu che si riteneva che la legge del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici non riguardasse i consorzi irrigui; mentre essa certamente riguarda i consorzi di scolo.

Rispetto ai consorzi di scolo, è vero che i medesimi sono regolati tanto dalla legge sui lavori pubblici quanto dal Codice civile; ma è pur vero che l'una e l'altra legge si applicano conforme alla varia natura d'una legge di diritto privato e d'una legge di pubblica amministrazione. Imperocchè il Codice civile non contempla e regola che i consorzi volontari, o quelli i quali siano richiesti dalla maggioranza degli interessati; mentre invece la legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, contempla i consorzi in modo imperativo, li rende coattivi anche in onta e malgrado la maggioranza.

L'onorevole Parenzo ad avvalorare le sue propo-

sto ha ricordato le molte decisioni che vi sono in argomento, in forza delle quali non si sa mai bene se le questioni relative ai consorzi di scolo, siano di competenza amministrativa, o di competenza giudiziaria. Io sono ben lungi dal contestare il fatto. Ma questo fatto da che cosa dipende?

Dalla legge laconica, dalla legge monca del contenzioso amministrativo che lascia sì grande campo alle dispute; tanto che io vedo che, non solo in questa materia dei consorzi di scolo, ma in qualsiasi materia, le raccolte della nostra giurisprudenza sono ricolme più che d'ogni altro genere di decisioni, delle decisioni che si riferiscono a determinare se una controversia qualunque sia di competenza amministrativa o di competenza giudiziaria.

SPECIALE. È vero.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Parenzo richiamò pure, come altra volta, la mia attenzione sulla necessità d'una legge che provveda al servizio telegrafico.

Su questo punto sin dalla discussione del bilancio di prima previsione, io gli risposi in modo per lui soddisfacente, onde non ho che a ripetergli quelle assicurazioni. Io riconosco al pari di lui la necessità di questa legge sul servizio telegrafico. L'Italia è fra i pochissimi Stati civili, certo l'unico paese libero, in cui il servizio telegrafico non sia regolato per legge. Parecchie di tali leggi fece la Francia, più d'una il Belgio, molte ne fece l'Inghilterra, volendo che alcuna di esse fosse preceduta da ampie inchieste amministrative o parlamentari; e l'Inghilterra medesima spinse anzi la scrupolosa rigidità di questo principio sino al punto che gli stessi regolamenti sulla materia telegrafica devono essere sottoposti al Parlamento.

Quanto al nostro paese, io ricordo come le Commissioni del bilancio da molti anni abbiano domandato una tal legge; ricordo come l'onorevole mio collega il presidente del Consiglio, fin dalla relazione del dicembre 1872, relativa al bilancio del 1873, avvertisse il Governo che da troppo lungo tempo si faceva attendere questa legge.

Io dichiaro quindi all'onorevole Parenzo che per il prossimo novembre conto di presentare alla Camera il relativo progetto; ed aggiungo, che onde imitare, per quanto è possibile, il metodo tenuto dall'Inghilterra ed al quale ho ora accennato, cioè di far precedere la legge da accurata inchiesta, io mi circonderò dei lumi d'una Commissione, composta principalmente da uomini parlamentari. All'onorevole Parenzo, il quale ben mi conosce, non ho poi bisogno di aggiungere che questo progetto di legge sarà informato certamente a quei principii liberali a cui non verrò meno giammai, a quei principii di garanzie private e pubbliche, che esposi in occasione della discussione del bilancio di prima previsione. (*Bene! Bravo!*)

A proposito di telegrafi anche l'onorevole Pandolfi mi chiese qualche provvedimento, ma in una cerchia speciale e locale, mi chiese cioè l'attivazione di nuove linee telegrafiche nella Sicilia, desiderando egli specialmente che si stabilisca una linea telegrafica per il comune di Troina.

Egli avrà veduto che io ho introdotto per nuove linee telegrafiche un aumento di spesa di 30 mila lire nel bilancio definitivo, e ciò precipuamente per provvedere alla pubblica sicurezza, onde se la linea di Troina è utile a tale riguardo, nella distribuzione del fondo di cui trattasi spero di poter assecondare i desiderii dell'onorevole Pandolfi.

L'onorevole Pandolfi mi chiese un'altra cosa. Egli disse che il servizio postale per questo stesso comune di Troina si fa mediante pedone; soggiunse che essendo ora aperta la strada rotabile, si dovrebbe sostituire il servizio postale per carrozza al servizio per pedone. Per questa parte io dubito che mi sia consentito di soddisfare al suo desiderio per varie considerazioni, ma soprattutto per la ristrettezza delle somme all'uopo stanziate in bilancio. Sono molti i luoghi in cui, pure essendovi le strade rotabili, il servizio postale è fatto da pedoni. Se tutti i servizi che sono ora fatti per mezzo di pedoni in Italia dovessero essere sostituiti da servizi di carrozza, ciò porterebbe la necessità di un ingente aumento di spesa. Nondimeno io non mi rifiuto di esaminare la cosa, e se nei limiti dei fondi stanziati in bilancio, e facendo il confronto dell'importanza di questo servizio con quello di altri servizi del medesimo genere, mi fosse dato di soddisfare i desiderii dell'onorevole Pandolfi, io ne sarei lietissimo.

Mi resta ora a parlare delle questioni ferroviarie; e qui pure, per cominciare dalle questioni speciali, mi farò a rispondere all'onorevole Maurogònato ed all'onorevole Boselli, i quali fecero osservazioni e reclami relativamente alle tariffe. L'onorevole Maurogònato si duole che non siano state abbassate le tariffe relative al trasporto dei viaggiatori nella Venezia, e l'onorevole Boselli alla sua volta si lagna perchè non siansi abbassate quelle relative ai servizi cumulativi per il Cenisio colla Francia, la Svizzera ed il Baden.

È innegabile quanto disse l'onorevole Maurogònato, che cioè è un grave inconveniente che vi sieno nella Venezia, riguardo ai viaggiatori, tariffe superiori a quelle del resto della rete dell'Alta Italia. È pur vero, come accennò l'onorevole Maurogònato, che in forza di queste tariffe, pel trasporto

dei viaggiatori si percepiscono nel Veneto 700,000 lire all'anno più che non si ricaverebbe se le tariffe venete sui viaggiatori fossero uguali a quelle della Lombardia e del Piemonte. Ma appunto per ciò, onde uguagliare le tariffe del Veneto sarebbe necessario, come ammise lo stesso Maurogònato, di dare un compenso alla società esercente, la quale ha assunto un canone da pagare, e che se le si diminuissero le risorse, potrebbe rifiutarsi di pagarlo per intero.

L'onorevole Maurogònato accennò di avermi di questo argomento privatamente parlato, ed io posso rispondergli che anche per ciò non ho mancato di far pratiche in proposito colla società. Dietro di esse che cosa mi aveva proposto la società? Aveva proposto di aumentare in Lombardia, in Piemonte e nel resto della propria rete, di mezzo centesimo per tonnellata e chilometro le basi di tariffa per le merci a piccola velocità le quali ora pagano meno di 6 centesimi; più di estendere il diritto di registrazione di 10 centesimi per le spedizioni dei bagagli e delle merci a grande e piccola velocità in vigore nel servizio italo-francese, a tutti gli altri servizi interni e cumulativi. Con ciò la società si sarebbe compensata delle preindicate 700,000 lire.

Ma io credo che ove si fosse applicata questa disposizione, e che quindi in paesi i quali sono già in possesso di determinate tariffe più vantaggiose, queste si fossero elevate, l'aumento avrebbe sollevati gravissimi lagni e malcontenti, poichè può dirsi riguardo alle tariffe come riguardo alle imposte, che i nuovi pesi si sentono più assai degli antichi. Era d'uopo quindi tener presente il vecchio adagio giuridico: *Melior est causa ejus qui certat de damno vitando quam ejus qui certat de lucro captando.*

D'altronde entrando in questa via della unificazione delle tariffe ferroviarie in Italia, non bisognerebbe limitarsi al Veneto; anche le altre parti di Italia non hanno unità di tariffa. Infatti rilevasi dalla statistiche che il prodotto medio di una tonnellata chilometro in questi ultimi anni risultò per la rete dell'Alta Italia di 0 067; per la rete delle Romane di 0 074; e per quella delle Meridionali di 0 055.

Vede adunque l'onorevole Maurogònato che noi non abbiamo una unificazione di tariffe, e che se si deve venire ad una riforma è necessario di farla complessiva e generale per tutta la rete italiana.

Io credo però che colle nuove convenzioni ferroviarie sarà introdotta una tale unificazione, credo anzi che ciò costituirà uno dei benefizi che le nuove convenzioni arrecheranno al paese.

Un'analoga risposta io devo dare all'onorevole Boselli, per ciò che riguarda le tariffe del servizio cumulativo coll'estero e specialmente colla Svizzera e colla Francia.

È vero che per la modificazione di tali tariffe ebbe luogo l'accordo a cui accennò l'onorevole Boselli fra la società dell'Alta Italia, la società francese di Parigi a Lione ed al Mediterraneo, e la società delle ferrovie occidendali svizzere sulle basi di un servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori e delle merci fra le stazioni italiane e quelle di Basilea, Arau e Lucerna per la via di Modane. L'accordo in questione portava per questi trasporti una notevole riduzione delle tariffe, soddisfacendo ai reclami del commercio della Liguria, e riparando agli inconvenienti ai quali accennò l'onorevole Boselli.

Ma a questo riguardo io dovrei avere per difensore l'onorevole Maurogònato, mentre si fu dietro i reclami delle rappresentanze di Venezia, le quali temevano potesse essere grandemente pregiudicato il commercio di quella città, che si dovettero provocare nuove trattative, nuovi accordi, nuove disposizioni.

E invero quel timore non era infondato, mentre come ha detto l'onorevole Boselli, all'accordo sopra menzionato erasi posta la condizione che le stesse tariffe venissero applicate anche al Brennero pei trasporti fra l'Italia, la Svizzera ed il Baden, il che avrebbe per quella via introdotto delle tariffe più elevate in confronto di quelle ora esistenti sulla predetta strada ferrata del Brennero. E tali aumenti di tariffa non sarebbero stati così irrilevanti, come forse l'onorevole Boselli suppone; imperocchè da e per Venezia, per la percorrenza di 155 chilometri fra quella città ed il confine di Peri, questo aumento avrebbe importato una maggiore spesa variabile secondo i casi da lire 5 ad 1 50 per tonnellata.

Se dunque da una parte i reclami della Camera di commercio di Venezia ci spinsero a far chiedere a tale riguardo altri temperamenti, avemmo inoltre delle trattative con altri Stati, che in tali tariffe credevano di avere un interesse, e che mostraronsi desiderosi di esprimere a tale riguardo il proprio voto ed i propri pensieri.

Tali trattative non sono esaurite, e l'onorevole Boselli comprenderà quindi che si è agito a seconda dei riguardi internazionali, ed a seconda dei riguardi dovuti ad altre provincie, applicando, con piena parità di trattamento, le massime stesse cui accennava testè rispondendo all'onorevole Maurogònato circa alle tariffe dei viaggiatori nelle provincie venete.

L'onorevole Correale mi ha chiesto contezza dello

stato e del progresso dei lavori sulla linea da Eboli a Torremare per Potenza. Io posso assicurare l'onorevole Correale che metto in opera il maggior zelo che per me si possa nell'affrettare tali lavori, tanto più trattandosi di una linea la quale deve abbreviare di 200 chilometri la via dalla Sicilia a Napoli ed a Roma. Io mi sono dovuto per conseguenza continuamente occupare di increscevoli questioni cogli appaltatori, questioni le quali furono quelle che maggiormente impedirono il rapido andamento dei lavori.

In forza delle cure impiegate si ottenne che domenica scorsa avvenisse l'apertura all'esercizio del tronco da Romagnano a Balvano, riguardo alla quale ieri stesso, mentre l'onorevole Correale parlava, ricevetti da Romagnano il telegramma delle rappresentanze di quei comuni le quali mi scrivevano:

« Balvano in festa per apertura tronco di ferrovia Romagnano-Balvano; dimostrazione imponente: popolo entusiasta, grato, riconoscente, invia ossequenti saluti. »

Così quanto all'altro tronco da Balvano a Baraggiano io spero che esso potrà fra pochi mesi essere aperto, e del pari dalla parte opposta di Potenza, confido che nel mese di agosto potrà aprirsi il tronco da Grassano a Calciano.

Relativamente poi ai due tronchi più difficili i quali sono più presso a Potenza dall'uno e dall'altro lato, io non posso porgere, riguardo al tempo in cui saranno aperti, notizie altrettanto appaganti, poichè l'onorevole Correale ne conosce certamente gli ostacoli e le difficoltà; ma lo posso assicurare che questi ostacoli e queste difficoltà farò ogni sforzo per poterli sollecitamente superare. (*Benissimo!*)

Eccomi ora ad una ben grave questione, alla questione del Gottardo, su cui mi furono rivolte interrogazioni dagli onorevoli deputati Giudici, Podestà, Adamoli e Velini.

In tale argomento io potrei dire che mi è necessario di chiudermi in un grande riserbo, inquantochè, siccome in questo stesso momento è radunata una conferenza internazionale, la quale, dal telegramma che mi giunge in questo punto, vedo avere oggi stesso tenuto due sedute, così sarebbe sconveniente il pregiudicare quelle risoluzioni che potessero nella medesima essere adottate con dichiarazioni intempestive. Nondimeno sarò meno circospetto che non mi consigliasse di esserlo l'onorevole mio amico, il deputato Adamoli. Io agli onorevoli Giudici, Podestà e Velini non risponderò che non rispondo. Anzi io dirò loro che nessuna di quelle importanti osservazioni che essi fecero non sarà dimenticata da parte dei rappresentanti italiani nella conferenza internazionale.

Noi ricorderemo alla Svizzera le disposizioni degli articoli 1 e 11 della convenzione di Berna, in forza delle quali disposizioni la Confederazione si era assunta l'obbligazione di procurare l'esatto adempimento di quella convenzione; in forza delle quali essa doveva ottenere che gli statuti della società fossero conformati in modo da raggiungere codesto scopo; in forza delle quali la Confederazione medesima doveva fare sì che la cauzione da fornirsi dalla società fosse sufficiente per garantire il perfetto adempimento degli obblighi suoi.

Noi ricorderemo pure alla Svizzera che furono fatte delle spese considerevoli in opere delle linee ticinesi del piano, opere che non erano contemplate dalla convenzione di Berna (*Voci:* È vero!), ed opere di tanto dispendio da superare tutte del doppio i preventivi; imperocchè, mentre per la linea da Cadenazzo a Locarno si dovevano spendere due milioni, se ne spesero sei; mentre per la linea la quale va da Lugano a Chiasso se ne dovevano spendere 5, si spesero 15 milioni.

Noi quindi non tralascieremo di far esaminare se convenga di mantenere nel consorzio internazionale queste linee ticinesi del piano, di cui è perdente perfino l'esercizio.

Ma in pari tempo noi non possiamo dimenticare che l'Italia ha già speso 15 milioni in quest'opera, onde nessuno potrà farci censura se noi ci poniamo a discutere sul modo di far sì che questi 15 milioni non siano gettati per le rupi del Gottardo.

L'onorevole Velini mi domandò: abbandonate voi la linea del Ceneri? Io posso rispondergli con piena sicurezza: noi non abbandoniamo la linea del Ceneri; ma debbo in pari tempo soggiungere che ciascuno riconoscerà che quando si è di fronte a un disavanzo di 102 milioni, ridotto poscia a 74 milioni, disavanzo il quale risulta dall'aver fatto prima un preventivo di 187 milioni che venne fatto salire ad un tratto a 289, e che dopo con altra perizia da 289 venne con terzo computo valutato in 261 milioni; dietro tali mutamenti ed in tale incertezza noi dovevamo far esaminare questa perizia con tutte le cure, con tutta la diligenza possibile.

L'Italia del resto non ha mai, fino da quando venne in discussione la prima volta la convenzione di Berna, non ha mai tralasciato di dichiarare che nella proposta e adottata rete del Gottardo vi erano opere le quali non erano certamente essenziali al grande scopo che si voleva raggiungere; ond'è che sotto questo aspetto noi saremo certamente coerenti a quello che ha sempre detto l'Italia, se ci rifaremo a riesaminare le questioni le quali sono

state sollevate nelle conferenze che condussero alla convenzione di Berna.

Nelle trattative internazionali noi avremo fisso in mente che l'Italia per questa grand'opera, se mi è lecito ripetere una frase di cui mi valsi anche l'anno scorso, ha fatto il possibile e l'impossibile, che l'Italia ha assunto di spendere una somma più che doppia della stessa Svizzera nel cui territorio l'opera si compie, più che doppia della Germania tanto più ricca e più potente di noi. Infine non dimenticheremo che vi sono dei comuni e delle provincie che hanno dato cospicui sussidi: Genova, comuni e provincia, 6 milioni; Milano, comuni e provincia, 2 milioni e mezzo; Como, provincia e comuni, quasi un milione. E non dimenticheremo che tali sussidi essendo stati dati da quei corpi morali, prima di definitive risoluzioni anche la loro voce deve essere conseguentemente ascoltata.

Io spero di avere così risposto il più ed il meglio che per me si potesse alle interrogazioni di coloro, che sulla linea del Gottardo mi mossero convergenti ed insieme divergenti interrogazioni.

Ma a proposito della rete del Gottardo, l'onorevole deputato Velini mi interrogò pure intorno alle linee d'accesso che sono a carico nostro, che devono essere costruite sul territorio italiano.

Tale questione fu già avvertito dall'onorevole Adamoli essere prematura, mentre, finchè non è ben deciso ciò che avvenga riguardo alla rete del Gottardo, sarebbe intempestivo il pronunciarsi sulle linee d'accesso.

Io posso tuttavia assicurare l'onorevole Velini, il quale mi ricordò soprattutto i progetti più recentemente proposti, che tale questione delle linee d'accesso appena sia risoluta la questione principale sarà discussa attentamente e risoluta essa pure.

Dall'Alpi al Lilibeo; dal Gottardo passerò a parlare della congiunzione della rete sicula, questione suscitata dalla interrogazione dell'onorevole Indelicato, resa di più grave momento dalla proposta dell'onorevole Morana.

Intorno questa congiunzione io ebbi occasione di discorrere a lungo l'anno scorso, in due tornate della Camera nelle quali si erano sollevate interpellanze vivissime su questo stesso argomento.

Tuttavia vedrò ora di riassumere più brevemente e più chiaramente che io possa tale questione e vedrò di esprimervi la mia impressione colla massima imparzialità da un lato, e dall'altro col più vivo e sincero amore per l'isola di Sicilia.

Pigliamo dalla sua origine l'annosa questione.

La legge del 25 agosto 1863 sancì oltre alla concessione di altre linee di cui non è il caso di parlare anche « la concessione di una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti ed una sopra Licata nella Sicilia. »

Si ventilò quale dovesse essere il tracciato di quest'ultima linea; fu sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale con voto del 13 aprile 1873, dichiarò di ritenere che « la linea delle Caldare non rispondesse completamente allo spirito della legge 25 agosto 1863 » di cui ho dato lettura.

Esso ebbe a dire che « dall'esame del testo della legge chiaro apparisce come, secondo la mente del legislatore si tratta di unire Catania e Palermo per una linea, la quale, mentre sia la più breve possibile, sia anche quella che favorisca il commercio dell'interno dell'isola e di fronte alla quale le linee dirette a Girgenti ed a Licata non abbiano altro carattere che quello di diramazioni secondarie, e per conseguenza non si potrebbe altro che nel caso di difficoltà tecniche assolutamente insuperabili o superabili soltanto con mezzi sproporzionati ai benefici ritraibili, deviarla dalla naturale direzione e rendere più lunghe e costose le comunicazioni delle provincie di Messina, Catania, Siracusa e Caltanissetta verso la provincia di Trapani, e soprattutto verso la provincia e la città di Palermo che è quella verso cui converge la maggior parte del movimento interno dell'isola. »

Dietro questo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio dei ministri di quel tempo ordinò l'asta della linea di Montedoro.

Questa linea era stata stimata a circa 8 milioni di lire, ma l'appalto ne portò l'importo ad una somma inferiore a 7 milioni. Se non che cominciati i lavori si vide che i preventivi non potevano procedere, che conveniva introdurre delle grandi varianti, mutare quasi radicalmente le opere.

Perciò i lavori stessi furono fatti sospendere, e si ordinò all'ingegnere Nicolari d'intraprendere un nuovo studio su quella linea. Questo studio fu accuratamente eseguito, e le varianti introdotte fecero sì che la spesa si valutasse a 16,800,000 lire, somma che il direttore delle ferrovie sicule e poscia con esso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritennero potesse anzi elevarsi a 18 milioni ed anche più.

Era questa la condizione delle cose quando, l'anno scorso, si presentò la controversia innanzi alla Camera. Secondo l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici, come accennasi, il Ministero aveva ordinato che, ritenendosi non soddisfacesse la linea delle Caldare alla legge del 1873, venisse appaltata quella di Montedoro. Ma le prese decisioni dovevano naturalmente fondarsi pure sui dati che io ho esposto circa alla spesa da sostenersi compara-

tivamente pell'una e pell'altra linea. Senonchè alla stregua dei fatti si verificò che la linea di Montedoro, invece di costare 8 milioni, veniva a costarne niente meno che diciotto e più che diciotto. Ciò posto, conviene egli, per un abbreviamento di 20 chilometri soltanto, spendere forse venti milioni di più? Tale circostanza mi diede subito luogo a dubitare se si dovesse mantenere la scelta di questa linea di Montedoro, che anni sono era invocata sì vivamente dalla città di Palermo. Però nella discussione che ebbe luogo l'anno scorso di questi giorni, io a chi mi voleva spingere ad una soluzione immediata rispondeva che una decisione immediata allo stato delle cose d'allora io non poteva prenderla assolutamente.

E invero io diceva che essendosi verificato che per la linea di Montedoro, la quale era stata stimata otto milioni, ne occorrevano invece almeno 18, avrebbe potuto succedere avvenisse lo stesso pel progetto delle Caldare. Non vorrei, io diceva, che i quattro milioni che erano stati calcolati di spesa, i quali sono già diventati sei, venissero ad ascendere definitivamente ad una somma molto maggiore.

Io dissi quindi di non voler prendere alcun impegno se non avessi fatto eseguire anche per la linea delle Caldare uno studio comparabile con quello di Montedoro, perchè fatto dai medesimi tecnici, colle medesime vedute ed elementi di calcolo.

Ordinai quindi al direttore dei lavori ferroviari in Sicilia, che facesse compiere il progetto delle Caldare sopra i medesimi elementi, in base ai quali erasi compiuto quello di Montedoro.

Tale progetto, come ebbi a dire all'onorevole Di Rudinì, che quest'inverno m'interpellò in argomento, non mi era giunto in quel tempo; e giuntomi più tardi, fu esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il cui parere io trasmisi alla Commissione generale del bilancio, e fu da essa pubblicato come allegato alla sua relazione.

Questo nuovo progetto, giusta anche l'approvazione del Consiglio superiore, portò la spesa presunta per la linea delle Caldare ad 8,700,000 lire.

Ciò premesso, se noi avessimo di fronte soltanto queste due linee, io credo che non vi sarebbe possibilità di dubbio sulla preferibilità della linea delle Caldare.

Imperciocchè se il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenne che non soddisfacesse alla legge, la quale parla di una congiunzione diretta tra Palermo e Catania, la linea delle Caldare, parrebbe potersi dire del pari che non vi soddisfa nemmeno la linea di Montedoro, la quale non è molto più che non lo sia la prima una congiunzione diretta.

Trattandosi pertanto, ripeto, di un abbreviamento di una ventina di chilometri, non parmi vi sarebbe ragione sufficiente di spendere nove o dieci milioni di più senza raggiungere lo scopo, ed andando in terreni inospiti, inabitati; mentre la linea delle Caldare percorre dei luoghi produttivi di ricche produzioni, ove trovansi importanti miniere di zolfo e di salgemma.

Ma prima che giungesse il nuovo progetto della linea delle Caldare venne in campo un altro progetto. Vi era invero anche prima un terzo progetto, il progetto delle *Due Imere*. Ma esso portava una spesa valutata in 33 milioni, e questa era tal cifra che tratteneva anche i più arditi dal sostenerlo, ed inoltre quel progetto faceva passare la strada in terreni non meno spopolati che quelli della linea di Montedoro.

Sorse recentemente, dicevo, un altro progetto, quello che fa correre la linea di congiunzione sicula da Roccapalumba a Vallelunga, e da Vallelunga a Xirbi secondo una variante ed a Caltanissetta secondo un'altra variante.

Quando mi pervenne questo progetto, accompagnato dai desiderii, dai voti, dalle raccomandazioni fervidissime di Palermo, di Caltanissetta e paesi finitimi, posi subito ogni premura a farlo studiare esso pure. Incaricai quindi il direttore generale delle opere ferroviarie della Sicilia di eseguire prima uno studio sulle carte, poi di fare un'escursione sui luoghi onde averne *de visu* nozioni precise. L'ingegnere Billia infatti fece un diligente studio sulle carte, poi si recò sui luoghi, e mi mandò il proprio rapporto. Secondo il rapporto medesimo risulterebbe, che la linea di Vallelunga presenta tecnicamente buone condizioni topiche, e che passa, a differenza di quella di Montedoro, per luoghi dotati di grandissima feracità, in modo che, ove quella contrada fosse salutata dalla vaporiera, sarebbe resa più produttiva e più florida, e la ferrovia sarebbe alimentata dai trasporti di svariate e ricche produzioni.

Lo stesso direttore delle ferrovie sicule valuta la spesa di questa linea, andando da Roccapalumba a Xirbi, a venti milioni e mezzo, ed andando invece che a Xirbi a Caltanissetta, a 23 milioni.

Io chiesi quindi telegraficamente all'ingegnere Billia, onde avere tutti gli elementi, tutti i dati relativi alla questione, dati fra i quali è essenzialissimo anche quello del tempo; io chiesi all'ingegnere Billia, quanto tempo occorrerebbe a compiere il progetto esecutivo, progetto sul quale si possa appaltare la linea, corrispondente, cioè, al progetto che abbiamo per la linea delle Caldare, e chiesi quanto tempo esigerebbe poscia la costruzione dell'opera. L'onorevole direttore di quei lavori mi rispose che,

spingendo con alacrità il progetto esecutivo, si potrebbe approntarlo in sei mesi, e che tre anni e mezzo occorrerebbero a costruire la linea, mentre per la linea delle Caldare, il progetto esecutivo è compiuto sì che può aprirsi l'asta quando si creda, ed il compimento dell'opera è valutato a ventun mesi di tempo.

Io sottometto alla Camera tutti gli elementi di un giudizio comparativo con assoluta imparzialità, perchè, come ho già accennato ieri, non desidero di meglio che di udire le opinioni che si manifestassero con piena cognizione di causa in questo recinto.

Imperocchè devo notare che è una posizione abbastanza grave quella che è fatta al Ministero in codesta questione.

E invero per l'articolo 14 della convenzione approvata colla legge 25 agosto 1863 fu concessa la linea da Catania a Palermo senza precisa determinazione, onde tale determinazione fu lasciata in facoltà del Governo. Io credo perciò che non siasi espresso esattamente l'onorevole Morana allorchè ieri ebbe a dire che la linea di Montedoro l'ha stabilita la Camera. Nella legge non erasi detto nulla; la Commissione parlamentare la quale nel giugno 1870 riferì alla Camera intorno a queste ferrovie raccomandò al Governo la linea delle Caldare, ma nella tornata nella quale si è trattato questo argomento innanzi ai rappresentanti della nazione, il Ministero si è riserbata assoluta libertà d'azione, onde potere scegliere sia questa linea delle Caldare, sia una linea diversa che potesse risultargli più conveniente; libertà d'azione della quale appunto valendosi aveva poi decretata ed appaltata la linea di Montedoro.

Ora che io ho esposto tutti gli elementi di fatto, esprimerò in modo altrettanto netto il mio avviso.

Io dico che se una linea sola di congiunzione si dovesse fare, non esiterei a scegliere la linea per Vallelunga. E invero, se per avventura si poteva esitare quando trattavasi di mettere a confronto la linea delle Caldare con quella di Montedoro, in forza della quale l'abbreviamento fra Palermo e Catania, fra le due grandi città dell'isola, non era che di 20 chilometri; non si potrebbe invece esitare, a parer mio, trattandosi d'una linea come quella di Vallelunga, che fra Palermo e Catania abbrevia la via in confronto della linea delle Caldare di 60 chilometri.

Ecco infatti i dati della relazione Billia, il cui progetto debbo osservare che non è identico a quello ideato dall'ingegnere Cavallari, avendo introdotto alcune varianti.

Ecco, ripeto, i dati relativi a ciascuna delle varie linee preindicate: linea di *Vallelunga*, lunghezza 60 chilometri; importo della spesa 20,500,000 lire; e 2 milioni e mezzo di più se invece di andare a Xirbi si vada a Caltanissetta. Distanza da Palermo a Caltanissetta chilometri 135; da Palermo a Catania chilometri 244. Linea di *Montedoro*, lunghezza 30 chilometri, 18 milioni di costo. Distanza da Palermo a Caltanissetta chlilometri 156; da Palermo a Catania chilometri 284. Linea delle *Caldare*, lunghezza 27 chilometri, prezzo 8,740,000 lire. Distanza da Palermo a Caltanissetta, chilometri 183; da Palermo a Catania, chilometri 304. Perciò tra la linea delle Caldare e quella di Vallelunga la differenza è di 60 chilometri nel tragitto tra Palermo e Catania: e di 48 chilometri nel tragitto da Palermo a Caltanissetta.

Ciò posto l'importanza delle due grandi città di Palermo e di Catania è tale che, se noi fra di esse facessimo quella prolungazione viziosa di 60 chilometri, discendendo a mezzodì da Roccapalumba fino alle Caldare, per risalire da Canicattì a Caltanissetta od a Xirbi, ne verrebbero più tardi non solo i disagi e i lamenti di quelle grandi e cospicue città, ma ne verrebbe pure quello che è sempre seguito quando le maggiori città sono congiunte mediante linee prolungate e viziose; vale a dire la necessità di congiungerle con un'altra linea più breve e diretta. Così è accaduto pella linea da Milano a Venezia, dove, sebbene per la via di Bergamo non vi fosse che una maggiore lunghezza di venti chilometri, si è dovuto addivenire alla linea diretta ed abbreviatrice di Treviglio-Rovato; così è accaduto pella linea da Roma a Firenze, dove per evitare un prolungamento di percorso di 56 chilometri, si è dovuto costruire la trasversale Terontola-Chiusi; così accadrà certamente che dovremo compiere la linea diretta Roma-Napoli, perchè, ripeto, queste grandi città non si possono lasciare senza la più breve congiunzione.

E lo stesso, per conseguenza, avverrebbe riguardo a questa importante congiunzione tra Palermo e Catania.

Perciò se non si dovesse fare che una sola linea, non esiterei a scegliere la linea più breve e diretta fra Palermo e Catania, fra Palermo e Caltanissetta, per Vallelunga: non esiterei per le ragioni d'ordine giuridico ed esegetico che furono riconosciute dal citato voto del Consiglio superiore; non esiterei per le ragioni economiche, civili, sociali cui ho fatto allusione testè.

Ma d'altra parte io mi dissi che la linea fra le Caldare e Canicattì è una linea tanto breve e che passa per località le quali danno sì importanti prodotti che nell'avvenire questa linea dovrebbe indubbiamente esser fatta essa pure.

Ora, ciò posto, io mi dissi altresì; poichè non si può mancare di costruire più tardi questa linea, tant'è che la facciamo subito a beneficio non solo delle provincie cui serve direttamente, ma a beneficio di tutta l'isola, a beneficio della stessa Palermo la quale anticiperà di oltre due anni la sua congiunzione con Catania e con tutta la parte orientale dell'isola, dappoichè, come dissi, la linea di Vallelunga non potrebbe essere costruita che nel termine di quattro anni almeno.

Queste sono le mie impressioni, le mie disposizioni d'animo dietro uno studio accurato della questione. Io credo di poter quindi usare anche pubblicamente la frase che ho adoperato con alcuni amici miei, scrivendo o dicendo loro che in questa occasione mi sarei mostrato più siciliano dei siciliani, inquantochè le due linee non mi erano state domandate da alcuno, e tutta la ressa era *hinc inde* diretta ad ottenere una linea anzichè l'altra. L'unica cosa tuttavia che non posso dissimulare e tacere quella si è che quanto ad una linea di congiunzione il Governo ha la facoltà di farla eseguire senza bisogno di legge, in applicazione dell'articolo 14 della citata convenzione approvata per legge; ma quanto all'altra per provvedervi occorrerebbe una seconda legge, dappoichè una volta decretatane una di queste linee la concessione autorizzata dal citato articolo 14 è adempita, ed il Governo avendone usato non è più investito della facoltà che gli è stata concessa dalla precitata legge.

Io ho espresso molto nettamente il mio modo di vedere, ispirato al grandissimo affetto che nutro per la Sicilia; ma siccome io sento la grandissima responsabilità che nelle proposte che in tal senso fossi per fare, nei conformi provvedimenti che avessi ad ordinare, io stesso ed il Governo ci verressimo ad assumere in questo momento, appunto perchè il tracciato della linea di congiunzione non è precisamente stabilito dalla legge, così non desidero di meglio che di essere illuminato da un voto della Camera.

Ed ora dovrei passare a tutte le altre questioni ferroviarie, ma prima di farlo domando all'egregio nostro presidente di concedermi alcuni minuti di riposo.

(*L'oratore si riposa.*)

PRESENTAZIONE DI PROGETTI DI LEGGE.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, MINISTRO PER LE FINANZE. Ho l'onore di presentare alla Camera due progetti di legge: uno per l'approvazione di vendita e permuta di beni demaniali (V. *Stampato*, n° 118); sono contratti già stipulati e che vogliono essere approvati; l'altro per la cessione al comune di Roma di un caseggiato in via San Romualdo per ragioni di edilizia, cioè per il proseguimento della via Nazionale che si sta costruendo. (V. *Stampato*, n° 119.)

Ho altresì l'onore di presentare la relazione sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico per l'anno 1876. (V. *Documento*, n° XVIII.)

Io chieggo alla Camera che voglia inviare i due progetti di legge alla Commissione generale del bilancio e dichiarare che su essi si riferisca d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di due progetti di legge: l'uno per vendita e permuta di beni demaniali; l'altro per la cessione al comune di Roma di un caseggiato in via San Romualdo pel proseguimento della via Nazionale.

L'onorevole ministro domanda che questi due progetti siano dichiarati d'urgenza e rinviati alla Commissione generale del bilancio.

Se non vi sono opposizioni, la domanda dell'onorevole ministro s'intenderà accordata.

(È accordata.)

Do atto inoltre all'onorevole ministro della presentazione della relazione sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico per l'anno 1876.

Tanto i due progetti di legge quanto questa relazione saranno stampati e distribuiti.

LETTERA DEL MINISTRO MANCINI.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro guardasigilli, al quale ho annunziato l'interesse preso dalla Camera sulla sua salute, ha risposto con la lettera della quale si darà lettura.

QUARTIERI, *segretario*. (*Legge*)

« Roma, 6 giugno 1877.

« Eccellenza,

« L'assenso dato ieri dalla Camera acciò V. E. le fornisse notizia precisa dello stato di mia salute, è una nuova attestazione della sua generosa benevolenza verso di me, e mancherei al dover mio se non La pregassi di esprimere indistintamente a tutti i carissimi colleghi il sentimento della mia profonda riconoscenza.

« Sono nuovamente rientrato in convalescenza; ma per prevenire il pericolo di nuove ricadute, seguendo il consiglio dei medici, mi allevierò per alcuni giorni fuori delle mura di Roma di una parte almeno del peso dei miei lavori. Che se desidero riprender vigore e sanità, non è con altro intendi-

mento, se non quello di consacrare tutte le mie forze, finchè mi basteranno, in qualunque stato od ufficio, al servizio del Re e del paese.

« Accolga l'espressione della mia alta stima e considerazione.

« *Suo devotissimo*
« P. S. MANCINI. »

ANNUNZIO E SVOLGIMENTO DI UN'INTERROGAZIONE.

PRESIDENTE. Fu trasmessa al seggio presidenziale un'interrogazione dell'onorevole Diligenti.

Ne darò lettura:

« Domando d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sull'attitudine dell'autorità politica in Arezzo nel giorno 29 maggio ultimo scorso, allorchè vi si celebrò la commemorazione dei caduti nelle patrie battaglie. »

NICOTERA, *ministro per l'interno*. Sono a disposizione della Camera; se la Camera consente, sarà meglio parlar subito.

PRESIDENTE. Allora, se la Camera lo permette, darò la parola all'onorevole Diligenti.

DILIGENTI. Prima di tutto spiegherò...

PRESIDENTE. Dal posto dove sta non si sente. Lo pregherei a scendere più basso perchè gli stenografi lo sentiranno meglio. (*Il deputato Diligenti discende alcuni banchi*)

DILIGENTI... spiegherò perchè feci questa interrogazione a qualche giorno di distanza dal fatto.

Una recente esperienza, lo stesso onorevole ministro ci avvertì ieri ancora che i deputati prima di procedere ad interrogazioni è bene che raccolgano le più esatte informazioni.

Ed è appunto quello che ho fatto; io ho cercato d'informarmi abbastanza perchè non mi si facesse il rimprovero che avventurassi delle cose meno che appurate, meno che esatte.

Il 29 maggio, in Arezzo, come in altre città della provincia toscana, si celebrava la commemorazione degli estinti nel glorioso combattimento di Curtatone e Montanara.

Il Comitato provinciale aretino, presieduto dal sindaco di Arezzo, che già si occupava dell'erezione di un monumento ai caduti nelle patrie battaglie, si fece promotore di questa pietosa cerimonia, ed invitò tutte le autorità, tutte le associazioni del paese per le ore 7 antimeridiane di quel giorno nella piazza comunale.

Infatti, a quell'ora tutte le associazioni convennero in quella località per muovere al cimitero, dove doveva pure inaugurarsi un modesto monumento a quei generosi aretini i quali persero la vita nel combattimento di Bezzecca.

Fra quelle associazioni figurava un Circolo detto repubblicano, il quale era regolarmente costituito in Arezzo da tempo, il quale anzi era stato invitato in una recente occasione a prendere parte ad altra pubblica cerimonia col consenso e col concorso dell'autorità, nell'occasione della festa delle società operaie la prima domenica di maggio, ed aveva girato tranquillamente per tutta la città senza che quasi questo fatto fosse avvertito da alcuno, e senza dar luogo alla menoma agitazione.

Adunque, la mattina del 29 tutto era disposto per la partenza ordinata e regolare di questo corteggio; ma ad un tratto le autorità di pubblica sicurezza, con modi poco cortesi, intimarono a questa rappresentanza di disciogliersi e di abbassare la bandiera. I rappresentanti delle altre associazioni mostrarono un vivo disgusto, non fosse altro perchè, dopo il fatto avveratosi pochi giorni avanti, pareva che questo contegno delle autorità fosse una patente contraddizione, o meglio, fosse una offesa a tutti gl'intervenuti.

Quindi fu emessa qualche protesta, ma infine la rappresentanza si ritirò, e la bandiera fu abbassata.

Per altro poco dopo questi rappresentanti, eccitati da molti cittadini, i quali soprattutto erano sorpresi, come diceva, erano indignati per questa diversità di trattamento usata dall'autorità, a pochi giorni di distanza, perchè sapevano che questi inviti erano stati trasmessi a tutte le associazioni da un Comitato presieduto dal sindaco, si diressero per altra via al cimitero, vi entrarono e presero parte con perfetto ordine a questa pietosa cerimonia.

Ma il prefetto, che era presente, non sì tosto vide ritornare questi rappresentanti, diede gli ordini i più recisi perchè fossero allontanati con la forza.

Allora nuovamente si commossero le altre associazioni, le quali non sembra che fossero in maggioranza favorevoli neppure alle opinioni di cotesto Circolo, ma che però non potevano approvare un contegno che assumeva l'aspetto di provocazione.

E certo sarebbe nata una collisione se autorevoli cittadini non si fossero intromessi, e il prefetto non avesse creduto più prudente di allontanarsi. E insieme con lui si allontanò il sindaco; quel sindaco, il quale aveva diramato, come ho detto, gl'inviti a tutte le associazioni, compreso codesto Circolo.

Finita la mesta cerimonia, queste associazioni, in seguito a queste intimazioni, in seguito a queste minaccie della forza pubblica, emisero una energica protesta contro l'operato dell'autorità, e faccio notare che questa protesta fu redatta nelle stanze

della società operaia, di una società che mi si assicura nella sua grande maggioranza favorevole all'ordine attuale di cose.

Ora io domando: nell'interesse della quiete del paese, nell'interesse della quiete della nostra provincia in particolare, nell'interesse dei principii liberali, è egli lecito alla rappresentanza di un Circolo che porta, è vero, un nome non conforme alle istituzioni dello Stato, ma che del resto non si è proposto finora di turbare menomamente l'ordine, di violare menomamente le leggi, egli è lecito di fare pubblica mostra di sè in una riunione patriottica e tranquilla come quella del 29 maggio? È una domanda che io faccio. Ma se non lo è, perchè ciò si è permesso a pochi giorni di distanza nella riunione delle società operaie? Perchè il sindaco, che è pure un ufficiale del Governo, ha diretto un invito a tutte queste associazioni, compreso il detto Circolo?

Io attendo una risposta a queste domande.

Io credo, per concludere, che una volta o l'altra le autorità abbiano errato e che, anche questa volta, il prefetto o il sindaco abbiano esposto inutilmente l'ordine pubblico ad un grave turbamento. Infatti, poteva forse il prefetto ignorare ciò che aveva disposto il sindaco della stessa città in cui risiede il prefetto? Poteva forse ignorare ciò che erasi praticato pochi giorni avanti col pieno consenso dell'autorità? Dunque conveniva, almeno a mio credere, prevenire tutto ciò, avvertire quei cittadini come la legge vietasse nelle pubbliche vie, se lo vieta, qualunque mostra d'associazioni il cui nome non corrisponde alle istituzioni dello Stato.

Bisognava evitare ciò che nelle circostanze sopra accennate poteva assumere l'aspetto di un sopruso o di una provocazione; bisognava risparmiare, secondo me, il lusso di uno scandalo o di un principio di repressione, che forse poteva portare delle gravi conseguenze. Quanto a me, so di non avere nessuna competenza nelle più elevate questioni politiche, quindi non mi affretterò a pronunciare un giudizio sul merito della questione, che è appunto di cotesto ordine altissimo.

Certamente io riconosco che ogni offesa vera e propria alle istituzioni che ci reggono non deve essere tollerata, perchè il rispetto alla legge è anche per me inseparabile dal rispetto per la libertà. Ma io credo che bisogna stabilire delle norme sicure per i cittadini sopra così importante materia. Bisogna che un Governo, che deve attingere la sua forza dalla legge e dalla libertà, si astenga dallo assumere un contegno saltuario e contraddittorio, e dallo accennare ad abbassarsi al livello dei Governi che basano il loro sistema sulla paura, perchè non hanno il consenso dei popoli.

Tanto meno poi si deve permettere che un funzionario pubblico disdica oggi ciò che affermò ieri solennemente. Nessuno può esporre la quiete pubblica a dei giuochi così pericolosi.

Io non intendo fare alcuna censura al ministro dell'interno; so bene che egli non può avere dappertutto agenti infallibili (*Mormorio*), che non può prevenire ogni loro atto. D'altronde le dichiarazioni che egli fece alla Camera nella discussione del bilancio del suo Ministero, mi hanno pienamente soddisfatto, e quindi non dubito che a quelle egli non voglia conformare i suoi procedimenti.

PRESIDENTE. Onorevole Diligenti, abbrevii; è una interrogazione, non è un discorso. Facciamo qualche cosa di utile, torniamo al bilancio.

DILIGENTI... e procurerà che vi si conformino i suoi funzionari in ogni parte d'Italia, quei funzionari cui deve stare a cuore il rispetto alle leggi non meno che ai principii liberali.

MINISTRO PER L'INTERNO. Credo di fare cosa grata alla Camera rispondendo con pochissime parole (*Bravo!*), e lo farò dirigendo una interrogazione all'onorevole Diligenti, e poi facendola seguire da una mia dichiarazione.

Chiedo all'onorevole deputato Diligenti, se la bandiera che portava quella associazione era la bandiera nazionale? (*Voci:* No! no!)

Ora, dichiaro che approvo pienamente l'operato delle autorità di pubblica sicurezza.

Ed ora ho l'onore di presentare alla Camera, e di depositare al banco della Presidenza, quattro documenti, ai quali spero che la Camera vorrà prestare piena fede: uno del questore, due dei delegati di pubblica sicurezza di servizio la sera del 3, ed uno di un ufficiale dei carabinieri. Da questi documenti risulta che i fatti indicati nella dichiarazione dei testimoni dell'onorevole Bertani sono assolutamente insussistenti.

BERTANI AGOSTINO. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER L'INTERNO. E giacchè ho la parola, debbo dichiarare che ho date le più severe istruzioni al prefetto di Torino, per indagare se siano vere le violenze che si dicono commesse dagli agenti della forza pubblica contro gli studenti di quella illustre città.

A togliere di mezzo gli equivoci, dichiaro pure che la dimostrazione aveva intendimenti patriottici; e, stando alle informazioni del prefetto, non vi furono nè morti, nè feriti, ma qualche atto di soverchio zelo e quattro arrestati, che vennero scarcerati dopo poche ore.

Mi astengo adesso di entrare nei particolari, poichè si sta compiendo l'inchiesta e mi mancano i

dettagli precisi. Ritengo debba bastare alla Camera l'assicurazione che sarà fatta la più severa e scrupolosa indagine, e se violenze si commisero, il Governo sarà sollecito a punirle severamente.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di alcuni documenti che si riferiscono ai fatti del 3 giugno.

Questi documenti saranno depositati nella Segreteria.

DILIGENTI. Io ho voluto semplicemente chiarire i fatti.

Io ho detto che trovo una contraddizione in questo che in un giorno è stato permesso che la stessa bandiera girasse per la città e ad alcuni giorni di distanza non è stato più permesso. (*Rumori a destra*) Dunque si è fatto male la prima volta, o s'è fatto male la seconda.

Voci. Ma che colore aveva?

DILIGENTI. Ed a questo non si è risposto dall'onorevole ministro. Io non entro nel merito della questione e non ci voglio entrare, perchè troppo superiore alla mia modesta competenza. Inoltre non pretendo affaticare la Camera in questo momento in cui è assorbita da così gravi e urgenti lavori. Io intendeva solo esprimere l'opinione (che mi duole non abbia potuto modificare l'onorevole ministro) che l'autorità avrebbe dovuto essere più prudente in quest'ultima circostanza, appunto anche perchè pochi giorni prima era stato tenuto un contegno precisamente contrario a quello che è stato assunto nel 29 maggio.

MINISTRO PER L'INTERNO. A me non risulta affatto che nella prima dimostrazione di cui parla l'onorevole Diligenti fosse stata portata la bandiera che fu portata nella seconda.

L'operato dell'autorità di pubblica sicurezza mi prova ad evidenza che l'onorevole Diligenti sia stato male informato, poichè nello stesso modo, che non si permise si portasse una bandiera che non era la bandiera nazionale la seconda volta, non si sarebbe permesso la prima volta.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertani ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Lo prego però di essere breve, affinchè possiamo discutere il bilancio dei lavori pubblici, che è di molta mole.

BERTANI A. Sarò brevissimo.

L'onorevole ministro per l'interno ha fatto benissimo a presentare i documenti che egli mette in contraddizione con quello che ho presentato io. Era questo nel suo dovere, come era della sua precisa competenza e convenienza di presentare documenti che hanno tutti la stessa origine, che provengono, cioè, dalle autorità di pubblica sicurezza, dalle autorità che sono compromesse e sono da lui dipendenti.

Io ho presentato una dichiarazione di dodici individui che non sono tutti studenti, poichè fra essi trovansi uomini provetti e persone legali, e quindi competenti nel giudicare le offese recate ai diritti dei cittadini.

Ora non domando altro, se non che l'onorevole ministro, senza fondarsi esclusivamente sulle denunzie delle autorità da lui dipendenti, e dalle quali esclusivamente s'informa, voglia anche considerare le deposizioni di uomini che non hanno alcun interesse a mentire, e che furono travolti nella colluttazione colle guardie di pubblica sicurezza ed i carabinieri, che avevano messo mano alle armi. Lo prego di non negare autenticità alle cose che attesto, e che attesto all'appoggio di firme rispettabili quanto quelle di tutti gli agenti di pubblica sicurezza almeno.

Ciò replicato, mi rimetto all'imparzialità dell'onorevole ministro, pregandolo di pronunciare un giudizio che possa tranquillare la Camera, la quale prende indubbiamente un doveroso interesse alla riparazione che si deve alle offese, lo ripeto, recate alla libertà dei cittadini. (Bene! Bravo! *su alcuni banchi dell'estrema sinistra*)

MINISTRO PER L'INTERNO. Se l'onorevole Bertani dichiarasse di essere stato testimonio oculare dei fatti, io non metterei in dubbio le sue affermazioni, ma mi permetta che fino a prova contraria, io presti più fede alle dichiarazioni dei pubblici funzionari, le quali non sono nè interessate, nè compromesse.

BERTANI A. Le caste. (*Rumori — Disapprovazioni*)

MINISTRO PER L'INTERNO. (*Con forza*) Le caste! Onorevole Bertani, perchè vuole sempre credere che per ispirito di casta i funzionari pubblici debbano nascondere la verità? Mi permetta io ritorca l'argomento e gli dica che non presto fede a quelle dichiarazioni, perchè i dodici facevano parte della dimostrazione. Quindi, per lo meno, ci è tanto interesse dei funzionari di pubblica sicurezza, quanto ce n'è da parte dei dimostranti. Ad ogni modo assicuro l'onorevole Bertani che stamane mi sono dato la premura di chiamare uno di quei giovinetti che hanno firmato la dichiarazione (egli comprende chi io ho potuto chiamare), e mi sono fatto spiegare le cose da quel giovine, e da lui ho saputo che quando dal palazzo Braschi la dimostrazione si dirigeva verso il Senato, supponendosi si volesse fare una dimostrazione anche al Senato, tutte le guardie, tutti i carabinieri disponibili al palazzo del Se-

nato (e credo che la Camera in questo ravviserà l'adempimento di un dovere)...

Voci. Sì, certo.

MINISTRO PER L'INTERNO... seguirono al passo di corsa la dimostrazione; correndo è accaduto ciò che accade sempre in simili casi, uno urta l'altro, e qualcuno va per terra.

Io narro all'onorevole Bertani il fatto narratomi dal giovine, che è uno dei 12.

BERTANI A. Ce ne sono altri 11, consulti gli altri 11 e poi deciderà. (*Oh!*)

MINISTRO PER L'INTERNO. Onorevole Bertani, vuole che io faccia il giudice istruttore dei suoi testimoni! Io rispetto tutti i 12 che hanno firmato la sua dichiarazione; ma ella deve pure rispettare le dichiarazioni dei pubblici funzionari, che non meritano di essere attaccati nel modo come li attacca. E quindi sino a prova contraria mi permetta che io ritenga che nè *revolvers*, nè daghe furono adoperate.

La verità l'ho detta ieri, e la ripeto oggi: si voleva togliere di mano la bandiera a quei dimostranti per togliere il simbolo della dimostrazione. Nacque una colluttazione: la forza pubblica tentava di togliere la bandiera, e quelli che l'avevano di conservarla; questo produsse il laceramento della bandiera; ma con ciò non si è menomamente avuto l'intenzione di apportare sfregio alla bandiera.

A me preme di constatare che tutta la forza pubblica, carabinieri, truppa e guardie di pubblica sicurezza adoperarono i modi più cortesi (ed io ne faccio appello a tutta la cittadinanza romana) e niuna violenza fu adoperata.

Un'altra cosa giova pure di constatare, ed è che la parte savia, la parte tranquilla che voleva fare la dimostrazione di affetto al Quirinale, non partecipò agli ultimi fatti dei quali si è occupato l'onorevole Bertani.

Molte voci. Al bilancio! al bilancio! (*Vivi segni d'impazienza*)

FOSSOMBRONI. La Camera comprende come io debba, ed ella, onorevole presidente, avrà la cortesia di permettermelo, fare una semplice dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, ma faccia presto.

FOSSOMBRONI. Sarò brevissimo.

La Camera comprende benissimo che, ove i fatti di Arezzo avessero rivestito tale gravità quale risulterebbe dalle dichiarazioni dell'onorevole Diligenti, non avrei certamente mancato al mio dovere, ed avrei preso io l'iniziativa di un'interrogazione.

Dovrei fare varie rettificazioni sulla esposizione dei fatti narrati dall'onorevole Diligenti, mi limito ad una sola, ed è che la condotta del sindaco fu perfettamente corretta e conforme a quella dell'autorità politica governativa: il ministro dell'interno poi non ha fatto altro che il suo dovere. (*Bravo!*)

DILIGENTI. Domando la parola per un fatto personale.

Moltissime voci. Al bilancio! al bilancio!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

DILIGENTI. Io ho chiesto la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non vi è fatto personale. Lo indichi.

DILIGENTI. La condotta del sindaco sarà stata correttissima, ma io mantengo che gli inviti alle associazioni furono diramati da lui; mantengo inoltre che la presenza del Circolo (*Segni d'impazienza*) nella stessa forma era stata consentita dall'autorità in altra pubblica riunione... (*I rumori della Camera coprono la voce dell'oratore*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Onorevole Diligenti, questo non è fatto personale. Io non posso permettere che faccia ora una discussione sopra una materia che non è all'ordine del giorno. Ritorniamo al bilancio. Onorevole ministro, continui il suo discorso.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dopo avere parlato del grande valico internazionale per le Alpi elvetiche, e della più disputata delle linee insulari, mi accingo ad esprimervi gli intendimenti del Ministero riguardo alle molte altre ferrovie di cui anche nell'occasione di questo bilancio mi si è fatta vivissima istanza, con un fuoco di fila di numerosissime interrogazioni.

Io posso assicurare la Camera che non intralasciai studio e lavoro nell'esaminare tutte le linee a cui si riferirono le accennate interrogazioni. Ma eravi da pensare, contemporaneamente a questo studio già gravissimo del completamento della rete ferroviaria italiana, eravi da pensare all'altro studio ancor più grave, a quello diretto a riordinare e far esercitare la rete della intera penisola e della grande isola siciliana. Dissi *contemporaneamente*, poichè a parte anche la questione del tempo del pari incalzante per l'uno e per l'altro lavoro, anche sotto l'aspetto intrinseco le due questioni si presentarono necessariamente connesse. Imperocchè, come si è detto dal Ministero fin dall'anno scorso quando si trattò del riscatto della rete dell'Alta Italia, siccome il vantaggio di aver in mano l'intera rete consiste nel poterla distribuire razionalmente, così questa distribuzione, questa composizione razionale, sarebbe distrutta di nuovo col frammettervisi altre linee ad altri concesse, senza le necessarie provvidenze che in vista appunto di queste nuove costruzioni si prendessero per l'esercizio.

Ora questo triplice problema, di completare la

rete ferroviaria italiana, di riordinarla, di darla in appalto, questo triplice problema è tale che a voler tentare di scioglierlo a dovere, esige serii e gravi studi e tempo corrispondente, è tale che solo chi non sa misurare l'infinità di questioni che vi sono inerenti, può farci rimprovero di non averlo sbrigato in pochi mesi e in mezzo a tante altre cure.

Infatti un contratto d'esercizio pella sua stessa novità offre un'infinita quantità di delicatissime questioni.

È più conveniente che questo contratto d'esercizio sia fondato sopra un puro e semplice appalto della trazione, sopra corrispettivi proporzionali ai treni-chilometro, alle tonnellate-chilometro? Oppure giova meglio l'adottare il sistema di un canone fisso e progressivo, o quello di un canone fisso ed una determinata compartecipazione negli utili?

E quale sarà questa quota proporzionale da combinarsi per modo che non manchi lo sprone nella società esercente di aumentare il traffico, che non siano troppo lauti i guadagni altrui sulla proprietà dello Stato?

E quale è la più opportuna divisione e distribuzione della rete italiana? E correlativamente a ciò sono preferibili poche e grosse reti, o reti molteplici e di mediocre latitudine? Quale è il limite di lunghezza chilometrica e di prodotto, giusta il quale una rete di ferrovie può essere bene esercitata?

E il materiale mobile è più conveniente che venga mantenuto proprietà del Governo che lo abbia acquistato, o che lo acquistasse, oppure è più conveniente che venga venduto alle società esercenti?

E poi vi hanno tutte le questioni assai ardue e delicate dirette a determinare le opere e le spese che sono a carico dello Stato proprietario e quelle che sono a carico dell'esercente affittuario; vi hanno le questioni relative alla determinazione della dotazione del materiale mobile; vi hanno le questioni di tariffe, riguardo alle quali è da ventilarsi se e quanta balìa deve essere lasciata alle società, se e quanta balìa debba riservarsi il Governo, ed è da provvedersi circa alle tariffe di applicazione, alle tariffe di concorrenza e simili; sono da maturare tutte quelle disposizioni di cui ha ieri ampiamente parlato l'onorevole Nervo, e di cui ognuno un po' versato nella materia riconosce la somma gravità.

Ora se per queste ed altre questioni ancora il problema si presenta arduo per se stesso, lo è tanto più per la sua novità. Di *concessioni* propriamente dette è piena l'Europa. Quanto alle concessioni, adunque, l'esperienza delle altre nazioni e la nostra pure ci ha appreso quali siano i requisiti, le cautele, le guarentigie, quali siano i perfezionamenti che vi possono essere arrecati. Invece di contratti d'esercizio quali noi dobbiamo fare non si hanno altri esempi che quelli d'una fiorente ed intelligente nazione, ma di una sola nazione, l'Olanda, dove pure il primo contratto che fu fatto lasciò a desiderare nei suoi effetti, fra le altre cose perchè non era stato dato uno sprone sufficiente alla società per aumentare il traffico; sicchè in quest'anno medesimo quel contratto venne ad essere riformato. Quindi il problema dei contratti di esercizio si presentava più grave, più arduo per questa sua novità.

Se pertanto noi avevamo da una parte questo arduo contratto, simultaneamente, come dissi, ci si presentava con esso il problema del completamento della rete.

Questo completamento della rete noi vogliamo farlo al più presto.

L'onorevole Baccarini mi chiese se io sia disposto ad applicare l'ultimo articolo della legge del 28 aprile 1870, in forza del quale era stabilito che il Governo del Re dovesse presentare nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno e la classificazione delle ferrovie complementari, fissando la natura e la entità dei sussidi a carico dello Stato. Ora, a questo riguardo, io posso dichiarare schiettamente che sono disposto ad applicarlo, non già soltanto mediante la nomina di una Commissione, come l'onorevole Baccarini mi proponeva di fare, eccitandomi a ricostituire quella Commissione che per effetto della stessa legge era stata eletta, ma sono disposto a presentare per i primi giorni in cui saremo di nuovo qui radunati dopo questi giorni fugaci con cui finiscono per ora i nostri lavori, il progetto di legge per cotesto completamento della rete ferroviaria italiana (Benissimo! *a sinistra*)

E rispetto ai concetti a cui informare questo schema di legge (e fu questa, se volete, la ragione precipua per cui alcuni progetti non vennero presentati finora), rispetto ai concetti a cui informare questo schema di legge, io diceva, sono perfettamente d'accordo con un egregio amico mio, l'onorevole Farini, con cui mi è sì grato trovarmi anche in questo perfettamente all'unisono. Egli, infatti, diceva: io credo che in questa materia non si deve procedere isolatamente, ma si deve procedere sinteticamente, complessivamente, si devono presentare non dei progetti singoli, non dei progetti isolati, dei progetti relativi ad una o ad altra linea ferroviaria, ma si deve bensì presentare un progetto complessivo.

Io, ripeto, sono con lui pienamente d'accordo. Se

avessi voluto presentare dei progetti isolati, a quest'ora, oltre ai due che recentemente avete votato, ne avrei potuto presentare parecchi.

Ed anzi a tale proposito mi piace di fare una dichiarazione all'onorevole Compans. Io ho dovuto durare una pugna con me stesso nel non presentare il progetto di legge per la ferrovia Ivrea-Aosta poichè tutto mi conduceva a pensare che per un complesso di ragioni politiche, economiche, militari, ed in un intento nel più largo senso della parola nazionale, quella ferrovia potesse avere la preferenza sopra ogni altra. D'altronde gli elementi per redigere il progetto di legge erano in pronto, la Camera l'avrebbe accolto con unanime favore: tutto, ripeto, traevami a presentarlo: simpatie, promesse, sollecitazioni ed eccitamenti d'ogni maniera. Come dicevo, durai dunque una pugna contro me stesso e la vinsi.

E perchè ciò? Perchè io volevo presentare un progetto di legge complessivo, generale. Volevo ad ogni patto così fare in nome della giustizia distributiva, di quella giustizia distributiva la quale vuole che quelle provincie, le quali sostennero e sostengono gravi sacrifizi per ferrovie aperte in altre plaghe, siano contemporaneamente in un prossimo giorno salutate dal fischio della vaporiera. (*Bene! Bravo!*)

Io lo dissi già alla Camera nella relazione del progetto di legge che presentai per la modesta ferrovia Milano-Erba; dissi, cioè, in quella relazione, che presentai isolatamente quel progetto di legge perchè per la ferrovia in discorso si chiedeva soltanto quel sussidio, che si disputa se sia equivalente al compenso che lo Stato ottiene dai servizi della ferrovia stessa; ma che riguardo alle linee per cui richiedesi un sussidio maggiore del sussidio ordinario e consuetudinario delle lire mille al chilometro, noi stiamo apprestando con lungo studio e grande amore, un'ampia proposta la quale abbracci tutta la rete ferroviaria del regno.

Questa proposta, lo ripeto, sarà fatta col più vivo sentimento della giustizia distributiva, essendo che in materia ferroviaria come in ogni altra è santissimo il principio il quale proclama: *prima pars aequitatis, aequalitas*, eguaglianza nei benefizi come avvi eguaglianza nei pesi per tutte le provincie del regno.

Ma poteva io, indipendentemente dalle predette considerazioni relative alla vastità del problema, poteva presentare fin d'ora questo schema complessivo anche avuto riguardo agli studi tecnici, i quali per parecchie delle linee da comprendersi nello schema medesimo sono tuttora incompiuti?

No certamente. L'onorevole deputato Allievi ieri parlò della necessità della antecedente esecuzione di questi studi ad evitare che dei contratti di grandi opere e di grande spesa vengano fatti a casaccio, come sarebbe, egli disse, avvenuto per linee recentemente dalla Camera decretate ove io non avessi rapidamente provveduto a far esaminare e controllare degli studi privati.

Ora io ricorderò alla Camera che questo medesimo concetto l'aveva io pure espresso nell'ultima discussione sul bilancio di primitiva previsione.

In quella circostanza diceva: « Io credo che quello che ha danneggiato il paese nella concessione e nella costruzione delle nostre ferrovie sia stato l'andazzo sinora seguito di por mano alle ferrovie stesse con studi molto incompleti o molto imperfetti. Io credo che siano necessari studi assai ben fatti, assai precisi perchè nelle concessioni, nei contratti di costruzione, non vengano stabiliti corrispettivi che quasi in tale caso dipendono da un giuoco di sorte, giuoco nel quale lo Stato, in ultima analisi, viene a perderci sempre. Imperocchè in questa corsa aleatoria, se il contratto è di grande vantaggio per l'altro contraente, lo Stato di questo lucro non è in alcun modo compensato. Ma se anche il contratto è fatto invece con grande vantaggio dello Stato, con perdita dell'altro contraente, lo Stato nulla vi guadagna, perchè il contraente medesimo cerca di redimersi con cattive costruzioni, contergiversazioni, con liti, e con ogni altro artificio. Perciò io credo che i buoni studi debbano costituire una delle basi precipue che noi dobbiamo porre al nostro futuro edificio ferroviario. »

Questo io diceva allora, questo mi piacque ora di vedere sì bene dimostrato dall'onorevole mio amico Allievi; questo vi dimostra quanto io sia stato coerente con me stesso nella condotta che seguii.

Per esempio, una delle linee delle quali io mi propongo di essere fervido propugnatore, è la linea Eboli-Reggio; questa linea io la sosterrò innanzi alla Camera, con piena convinzione del dovere che abbiamo di mandarla ad effetto. Ma la intenzione appunto che io sempre ebbi di voler comprendere questa linea nel primo progetto che venisse presentato alla Camera, faceva sì che il progetto medesimo non potesse essere presentato nell'attuale scorcio di Sessione, poichè per quella linea mancavano degli studi sicuri, differentissime erano le opinioni dei tecnici che avevano studiato la linea non solo riguardo alla preferibilità del tracciato littoraneo o del tracciato interno o di un tracciato misto, ma altresì riguardo alla spesa che l'uno o l'altro tracciato importerebbe.

Ora io domando se in questa divergenza riguardo ai tracciati, e soprattutto riguardo alla spesa, sa-

rebbe stato prudente, nell'interesse dello Stato, di avventurare un qualsiasi contratto.

Io procedetti insomma in piena conformità a ciò che nello scorso dicembre aveva dichiarato alla Camera nell'occasione della discussione del bilancio di prima previsione. A tale proposito anzi io rammenterò a voi che allora, parlando delle strade ferrate di cui avevo in animo di proporre la costruzione, io ebbi a dire che *le sarde le metteva veramente fuori linea*, ritenendo si dovesse, pelle ragioni che esposi, provvedere ad esse prima che per ogni altro gruppo. Io ciò allora dissi, e credo di avere pienamente mantenuta la mia parola.

Dissi inoltre allora che dopo metteva fra le più necessarie le ferrovie di quelle provincie le quali hanno sostenuto finora il peso per tutte le altre strade ferrate, senza essere dotate esse pure di un chilometro di ferrovia, come sono la provincia di Belluno, la provincia di Sondrio, e potrei aggiungere altresì la provincia di Campobasso, poichè la provincia di Campobasso ha appena qualche lembo del suo territorio toccato dalla ferrovia; essa in conclusione non ha che metri 4 di ferrovia per chilometro quadrato. Quindi, secondo il principio cui ho dichiarato di voler essere fedele: *prima pars aequitatis aequalitas*, a me pare che giustizia voglia si debba senza fallo provvedere in cotesto prossimo progetto di legge alle ferrovie per le provincie di Belluno, di Sondrio e di Campobasso.

Ma vi sono anche in altre parti dello Stato dei capoluoghi di provincia, i quali sono sprovveduti di strada ferrata, e cioè Ascoli, Macerata, Teramo, le cui linee costano pure pochissimo, ond'è tanto più necessario che questi capoluoghi non siano più a lungo privi di questo mezzo di perfezionata viabilità, che divenne quasi indispensabile elemento di vita prospera e civile.

Ed altre linee ancora vi hanno cui mi sembra imperioso debito di provvedere, come sono quelle le quali hanno per sè tale e sì grande concorso di comuni e di provincie da far sì che il non secondare, il non rimeritare questi nobili impulsi sarebbe per lo Stato più che una colpa.

Tale è, per esempio, la linea Zollino-Gallipoli, per la quale gli enti locali si dichiararono disposti a sostenere tutte le spese, purchè per parte nostra si intervenga riguardo all'esercizio: tale è pure la linea Foggia-Manfedonia, per la quale nobilissimi sacrifizi la Capitanata è pronta a sostenere.

L' onorevole deputato Carnazza parlava oggi della linea siracusana.

Ora io a questo riguardo aggiungerò brevi parole a quelle dette con molto maggiore autorità dall'onorevole presidente del Consiglio.

Se c'è linea che io credo sia necessario far eseguire, questa linea è, non seconda certo ad alcuna, quella di Siracusa-Noto.

A Noto infatti, di fronte al gran nome di Siracusa, non valse l'*uti possidetis*, per mantenersi capoluogo di provincia. Noto venne privata di tale qualità, ebbe altri non lievi pregiudizi e formalmente le si promise dallo Stato un compenso. La linea di Noto d'altronde è una linea così facile, così piana, così poco costosa che, avuto riguardo a tutte le circostanze, sarebbe moralmente impossibile di dispensarsi dal farla eseguire. Tuttavia, siccome le rappresentanze della provincia di Siracusa comprendono esservi la prosecuzione della linea Siracusa-Noto, la prosecuzione da Noto a Licata, che non è altrettanto facile tecnicamente, che non è sì poco costosa, non si presenta in circostanze altrettanto urgenti e imperiose, così esse molto accortamente dichiarano di condizionare i sussidi che offrono, alla costruzione della intera linea Siracusa-Licata.

Ebbene, siccome questi sussidi sono considerevolissimi, io dichiaro di non avere difficoltà a comprendere nel progetto di complemento della rete ferroviaria, ove siano mantenuti e completati i cospicui sussidi a cui ho accennato, l'intiera linea predetta per la quale sono sì vive le istanze da parte di quella ricca provincia.

Vengo ora alle linee da lungo tempo vagheggiate dalla città di Venezia. È certo che il Veneto ha dato in Italia un nobilissimo esempio di iniziativa, di coraggio, di saper fare da sè per provvedersi delle proprie ferrovie. In quel giorno infatti in cui era stato proposto il progetto di legge mediante il quale stabilivasi che venisse dato per ogni linea ferroviaria che si volesse costruire, un sussidio di 1000 lire al chilometro per 35 anni, in quel giorno mentre in generale si trovava troppo inadeguato, troppo esiguo tale sussidio, la Venezia disse: io me ne contento; con questo sussidio parecchie delle linee che mi mancano penso a farle da me. Ed essa si raccolse infatti in consorzi provinciali e si accinse a costruire una rete di importanti linee a questa condizione. La Venezia che ha dato questi ottimi esempi in addietro, si propone di procedere ancora animosa sopra la stessa via. Ed invero i sussidi che dalle provincie della Venezia sono offerti per la linea da Venezia a Portogruaro, per la linea da Adria a Chioggia, per la linea di Bassano, sono veramente cospicui.

Ora io dichiaro che in forza di questi sacrifizi che la provincia di Venezia nobilmente si impone, noi comprenderemo queste linee nella prima proposta di costruzioni ferroviarie, e ciò sia che si adotti la base del sussidio chilometrico, sia che si

offra a quella, come ad ogni altra provincia, di provvedere all'armamento ed all'esercizio, ove gli enti locali provvedano alle altre opere stradali.

Mi è duopo ora parlare di linee le quali occuparono con vario ed anche opposto intento un numeroso e valoroso manipolo degli oratori i quali presero la parola in questa discussione: voglio dire delle linee dell'Emilia.

Intorno ad esse parlarono infatti per una linea ad occidente, di quella della Porretta, l'onorevole Mordini; e per una linea ad oriente, della pontebbana, oltre all'onorevole Baccarini, che si occupò ampiamente di tutta la rete ferroviaria italiana, anche gli onorevoli deputati Farini, Codronchi, Saladini, Guarini, Gessi, Minucci, se altri per avventura io non dimentico.

Ora, i valichi dell'Appennino io li aveva già ricordati nella discussione del bilancio di prima previsione.

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

A riguardo di queste linee dichiaro di riconoscere pure ciò che l'onorevole deputato Baccarini ebbe a sostenere; vale a dire che la regione dell'Emilia sia fra le più scarsamente dotate di ferrovie.

Egli è per questo, egli è per l'importanza inoltre di quei valichi appenninici, che io dichiaro che nel progetto complementare che avremo l'onore di presentare, intendiamo che sia colmata quella vasta lacuna che sulla carta si scorge tanto ad occidente che ad oriente della linea della Porretta.

Nella parte occidentale si contendono il campo due linee: la Parma-Spezia e la Modena-Lucca.

Noi studieremo comparativamente queste due linee, senza però poter trattenerci dal dichiarare fin d'ora che in tale comparazione non potremo dimenticare che grandissimo rispetto è dovuto alle leggi esistenti, inquantochè le leggi promulgate, se a favore delle popolazioni non stabiliscono dei diritti acquisiti nel senso strettamente giuridico della parola, tuttavia costituiscono dei legittimi affidamenti, dai quali non crediamo si possa fare astrazione.

Relativamente poi ai valichi alpini che si trovano nella parte sud-est della linea della Porretta confesso che non ho gli elementi per stabilire fin d'ora una preferenza qualsiasi.

È vero quanto diceva l'onorevole Baccarini che, cioè, fu costituita parecchi anni addietro una Commissione presieduta dall'onorevole deputato Cavalletto, la quale ebbe a studiare questi valichi appenninici fra la Toscana e la Romagna. Trattasi di sei linee almeno che si disputano il campo. Ve n'è una propugnata dall'onorevole Codronchi, quella da Imola a Firenze od a Pontassieve; un'altra da Faenza a Pontassieve sostenuta dall'onorevole Gessi; un'altra, la Cesena-Arezzo, sì alacremente caldeggiata dall'onorevole Saladini; avvi la Forlì-Arezzo in cui favore sorse l'onorevole Minucci, un'altra ancora di cui si fece difensore l'onorevole deputato Guarini, e non so se ancora io abbia completato la enumerazione.

Questi valichi dell'Appennino furono bensì studiati, come accennai, dalla Commissione presieduta dall'onorevole Cavalletto, ma furono studiati quando noi non avevamo ancora la fortuna di trovarci in Roma. Ora, io credo coll'onorevole Farini che adesso invece nella scelta che dovremo fare, noi dobbiamo avere essenzialmente presente l'obbiettivo di Roma; quindi credo che degli studi della precedente Commissione debbasi pur troppo far *tabula rasa*, in quanto che a questo nuovo e grande obbiettivo di Roma dobbiamo avere intenti gli sguardi e la mente. (*Bravo! Bene!*)

CODRONCHI. Anche di quello dell'onorevole presidente del Consiglio?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Eravamo già a Roma allora?

CODRONCHI. Da tre anni.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io parlo del lavoro della Commissione.

E poichè parliamo di Roma, accennerò ad una linea, di cui si è dall'onorevole Marselli in più occasioni invocata la sollecita esecuzione, voglio dire la linea Roma-Tivoli-Avezzano-Sulmona.

A tale riguardo dichiaro, e parmi d'averlo già altra volta dichiarato in quest'Aula rispondendo all'onorevole deputato Pericoli, che quando guardo una carta ferroviaria d'Italia e la confronto colle carte ferroviarie di altri paesi d'Europa, sento un vivo rammarico al vedere che, mentre negli altri Stati presso la capitale di gran lunga più fitta si forma la rete, il contrario succede in Italia, ove non è presso Roma di certo che le linee di ferrovia s'intrecciano e s'incrocicchiano dense e numerose.

Quindi siccome la linea di Roma-Sulmona per Tivoli deve concorrere a togliere questa anomalia della nostra rete sì scarsa in densità presso Roma, dove pure dobbiamo veder accresciuta la forza centripeta per l'intera nazione, così io posso assicurare l'onorevole Marselli e la Camera, che tale anomalia mi sta sommamente a cuore di rimuovere, e che quindi la linea in discorso ho intenzione di comprendere nell'annunciato progetto di legge. Ciò dico tanto più volentieri perchè credo che quella linea possa essere abbastanza produttiva, agevolando ai moltissimi forestieri che accorrono in Roma il movimento dalla capitale alle varie regioni italiane. Per esempio, non è cosa quasi direi anticivile agli occhi degli stranieri, che da Roma non siavi una strada ferrata al classico Tivoli, ove sono sì numerose e sì vive nella mente d'ogni colta persona le inobbliabili memorie dell'antichità? Lo stesso dico riguardo a Viterbo, *la abbandonata Viterbo*, come diceva l'onorevole Baccarini. Ed ha ragione l'onorevole Baccarini, poichè in alcun altro dei grandi Stati d'Europa non troverete una città che è la più importante della provincia, una città popolosa, una città colta, civile, ricca di grandi rimembranze storiche, e che sia a breve distanza dalla capitale, la quale rimanga in pari tempo non congiunta alla capitale medesima dalla ferrovia.

L'onorevole Marselli mi parlò pure della ferrovia Roccasecca-Avezzano, di cui vagheggiasi la prosecuzione per Rieti e Terni.

Riguardo a questa via io per ora mi limiterò ad avvertire che veramente vi sono due linee in analoghe direzioni, due linee parallele e concorrenti che si contendono il terreno; e cioè questa di Roccasecca-Avezzano propugnata dall'onorevole Marselli, e l'altra tanto vivamente caldeggiata dall'onorevole Angeloni, la linea cioè Isernia-Solmona. Anche alla comparazione fra di esse non mancherò di rivolgere gli studi.

Ma mi sovviene che devo pure rispondere ad un'altra interrogazione, quella dell'onorevole Villani, il quale mi chiese, se io non intenda di provvedere alla congiunzione fra le due linee, una delle quali corre da Napoli a Salerno, Eboli, Potenza, e l'altra da Cencello a Nola, San Severino, Avellino.

Ora mi è grato di potere dare all'onorevole Villani una risposta la più recisa in senso affermativo. Imperocchè è così breve la distanza fra le due linee, che evidentemente non si può tralasciare di congiungerle al più presto. Avvi solamente anche qui una delle inevitabili questioni di tracciato; la questione cioè, se debba preferirsi la congiunzione Codola-San Clemente, di cui egli ha parlato, oppure l'altra che parmi abbia per punti estremi Nocera e San Severino.

Ora, la Camera teme forse che io mi sia troppo lanciato? (*Sì! sì! — No! no!*) Ebbene, io non lo credo. Se guardo a quello che si è speso in addietro, io credo che abbiamo modo ora di spendere molto più di quello che è richiesto dalle linee a cui ho accennato.

Ecco infatti che cosa si è speso sul solo bilancio del mio Ministero negli anni passati in ferrovie:

Nel 1861 si spesero in cifra tonda 58 milioni; nel 1862, 38 milioni; nel 1863, 47 milioni; nel 1864, 60 milioni; nel 1865, 77 milioni; nel 1866, 8 milioni; nel 1867, 48 milioni; nel 1868, 31 milioni; nel 1869, 50 milioni; nel 1870, 23 milioni; nel 1871, 59 milioni; nel 1872, 63 milioni; nel 1873, 76 milioni; nel 1874, 55 milioni; nel 1875, 58 milioni; nel 1876, 48 milioni; nel 1877, 81 milioni. Per i primi sedici anni le cifre sono prese dai conti consuntivi: pel 1877 naturalmente non posso prendere che le somme stanziate nel bilancio di previsione.

Ora, io credo che le ferrovie di cui ho parlato, ed altre ancora possano essere abbracciate in una somma di annua spesa di gran lunga minore di quella che ora indicai erogata in ferrovie annualmente nei diciassette anni passati.

Io non farò che delle esemplificazioni. Per esempio, per una delle prime linee delle quali ho parlato, la linea di Belluno, che cosa si domanda? Si domanda, avuto riguardo ai sussidi di comuni e provincie, dalle 5000 alle 6000 lire al chilometro per 35 anni; sono 80 chilometri e quindi il carico annuo per 35 anni sarebbe di 400,000 a 500,000 lire all'anno.

Le ferrovie valtellinesi, almeno le due più reclamate, anche qui tenuto conto, come in tutte, dei sussidi locali, esigono altrettanto.

L'Ivrea-Aosta, su basi analoghe, recherebbe una annualità di forse 600 mila lire.

La linea di Macerata, della quale ha parlato ieri l'onorevole mio amico Allievi, e che è di 26 chilometri, avuto riguardo, ripeto, al concorso dei comuni e delle provincie, non richiede di più di 80,000 lire all'anno pei medesimi 35 anni.

Voci. Complessivi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì, complessivi, 80,000 lire all'anno.

Così mettete 80,000 lire all'anno per quella d'Ascoli, per quella di Teramo, che pure misurano rispettivamente 28 e 25 chilometri.

Ho parlato della Eboli-Reggio; mettete ad esempio 6 milioni, e sapete che si era chiesto meno.

Avvi la linea di Valsavoia-Caltagirone, che ha pure sussidi importantissimi da parte dei comuni e

delle provincie, onde potrebbe il sussidio dello Stato considerarsi in una annualità di 250 mila lire, ed in una annualità di un milione quella della Siracusa-Licata. Vi è la Zollino-Gallipoli per cui valuto 90,000 all'anno; ed altrettanto valuto per la Foggia-Manfredonia. Aggiungete le Venete, le quali io calcolo a 250,000 lire all'anno. Mettete 4 milioni per la Roma-Solmona. Aggiungete le linee piemontesi che si chiedono in gran numero; perchè ricordo la Torino-Carignano-Carmagnola-Bra; la Mirafiori-Giaveno; la Vinovo-Vigone-Barge; la Carignano-Saluzzo-Dronero-Cuneo; aggiungete, dicevo, queste linee piemontesi che si chiedono in gran numero, ma che si contentano di un tenue sussidio, sì che basta per soddisfare alle loro domande una somma di forse 150,000 lire per 35 anni. Mettete, ad esempio, per la Parma-Spezia, come erasi altra volta stabilito, due milioni e mezzo ed anche più; mettete altrettanto per una traversata dell' Appennino dalla parte opposta, e sapete che cosa abbiamo in tutto? Non si arriva ad una ventina di milioni all'anno. E noi quest'anno ne spendiamo ottanta.

Queste cifre io volli mettere innanzi per concludere come col progetto di legge relativo alla rete complementare che ci proponiamo di presentare si può soddisfare alla maggior parte dei desiderii senza che ciò riesca menomamente a iattura delle finanze dello Stato. (*Bene! Bravo!*)

MAZZARELLA. Per la parte mia la ringrazio.

PRESIDENTE. Non interrompano.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma io ho già detto di non nominare alcuna linea se non in via di esemplificazione, poichè altrimenti non avrei dovuto dimenticare quella linea della quale ho ordinato e si stanno facendo gli studi, la linea litoranea da Palermo a Messina; dovrei ricordare un gran numero di altre linee secondarie. Per queste linee secondarie noi crediamo possa e debba lo Stato, quando vi hanno copiosi contributi di provincie e comuni, accordare in generale un sussidio maggiore di quello delle mille lire al chilometro che fu il concorso normale e consuetudinario finora. Anche un concorso più largo infatti potrebbe dirsi ampiamente compensato e rimunerato.

Io dichiarai, ripeto, di non procedere che in via di esemplificazione, ma aggiungo però che, come ben disse l'onorevole Farini, è d'uopo determinare i criteri mediante i quali abbiasi a procedere in questo completamento della rete ferroviaria italiana.

Ora io tali criteri ebbi già ad indicarli in altra occasione, e quei criteri dichiaro di mantenerli tuttora. Fra questi criteri primeggia appunto quello che sembrò ottimo anche all'onorevole Farini, che io formulai fuori di questo recinto nella frase: *aiutati che ti aiuterò;* il criterio, cioè, pel quale si è tanto maggiormente spinti al concorso dello Stato, quanto maggiore si è il concorso di provincie e comuni. Onde è che io accetto interamente il concetto espresso dall'onorevole Farini, il quale diceva: date una somma determinata a carico dello Stato, somma proporzionata alla rispettiva importanza delle varie linee, e per il resto pensino provincie e comuni.

Fra i criteri che fin dal dicembre indicai avvi pure l'altro indicato dall'onorevole Baccarini, cioè la maggiore o minore abbondanza o deficienza di ferrovie che vi possa essere in una plaga qualsiasi del territorio dello Stato.

Ed aggiunsi, ed aggiungo dover esservi fra questi criteri l'importanza intrinseca delle linee, importanza economica, politica, militare; le facilità o difficoltà tecniche; la spesa, sia assoluta, sia relativa alla preaccennata importanza delle singole linee; e così pure il maggiore o minore profitto che le linee da costruirsi possono recare a quelle già esistenti; poichè, se, per esempio, noi abbiamo una linea che sottrae considerevoli benefizi alla linea esistente, ed abbiamo invece altre linee, come sarebbero la Zollino-Gallipoli, la Valsavoia-Caltagirone, le quali ponno rendere meno improduttive alcune linee che ora rendono quasi nulla, è chiaro che noi dobbiamo guardare queste ultime con maggior favore in confronto delle prime. (*Interruzione del deputato Mazzarella*)

Ma un altro criterio certamente importantissimo, ed al quale ho già accennato, è quello che dipende dagli impegni assunti per legge.

Io lo dissi parlando della linea Parma-Spezia; lo dissi pure alcuni giorni or sono nella discussione sulle ferrovie sarde, rispondendo all'onorevole Spaventa a proposito dello scartamento ridotto che egli avrebbe voluto vedere adottato per le linee della Sardegna. Io dissi, cioè, che agli impegni dipendenti da precedenti leggi debbasi attribuire un riflessibile valore. Ora io ricorderò che le linee, le quali hanno per sè le disposizioni di leggi anteriori, sono: la linea Parma-Spezia, la linea Aquila-Rieti, la linea Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca, la Benevento-Campobasso-Termoli, e le altre seguenti: Giulianova-Teramo, Lucera-Manfredonia, Zollino-Gallipoli, Taranto-Brindisi, Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella.

Dopo ciò, anche rispetto alla rete ferroviaria, io credo di avere risposto alle singole interrogazioni che mi furono rivolte; credo d'avere dimostrato che mantenni completamente le mie promesse, come conto di mantenerle per l'avvenire.

Io aveva dichiarato infatti nettamente nello scorso dicembre che metteva fuori linea le ferrovie sarde, ed esse furono già portate innanzi al Parlamento, che ne approvò la convenzione.

Relativamente alle molte linee costituenti la rete complementare io vi ho già detto che era dolente del ritardo ma che esso era dovuto precipuamente ad una ragione eminente di giustizia distributiva, ed era dovuto inoltre alla necessità di studio maturo e ponderato in una materia in cui trovansi in giuoco tanti e sì gravi e sì rispettabili interessi.

Negli ultimi mesi io ebbi l'onore di presentare alla Camera due importantissime convenzioni da cui dipende a carico dello Stato l'aggravio di molti milioni: la convenzione per i servizi di navigazione marittima e la convenzione per le ferrovie sarde. Io debbo manifestare una viva compiacenza per aver potuto veder accolte quelle convenzioni con sì generale adesione, con un voto quasi unanime quale fu in addietro ottenuto da poche convenzioni di sì grande importanza. (*È vero! è vero!*)

Ora siccome le altre convenzioni che mi si presentano innanzi sono ancora di gran lunga più gravi, così mi è necessario procedere con anche maggiori cautele.

Io dico francamente che quando mi occorre sfogliare la nostra raccolta delle leggi e vi veggo i 6 mila e più numeri di prima serie, e i 4 mila di seconda serie, mi vengono al pensiero quelle parole che, un buon curato di campagna per mettere un freno al suo bacchico zelo, aveva scritte come *memento*, sulla porta della sua cantina: *Pastor, ne noceant, bibe pauca sed optima vina.* (*Ilarità*)

Dico ottime in senso relativo, intendendo cioè di credere necessario che coteste leggi che dobbiamo presentare siano maturamente ponderate e studiate.

Il còmpito anzi che ci sta dinanzi è tale che non è senza sgomento che vi feci la promessa di presentare gli indicati progetti di legge.

Vi promisi infatti le convenzioni ferroviarie di esercizio, la legge di complemento della rete ferroviaria italiana, vi promisi la legge telegrafica. Vi è inoltre una legge per i lavori dei porti che è immancabile di dover presentare; vi sono leggi di strade e di ponti per i quali ho già assunto l'impegno di provvedere in via legislativa; occorre al più presto una legge pel passaggio dalla terza alla seconda categoria di alcune opere riguardo alle quali essendo riconosciuti i requisiti che hanno di appartenere alla seconda categoria, le popolazioni vi hanno acquisito un titolo giuridico. Devo pur presentarvi un progetto di legge pei *tramways*, poichè coll'estensione che queste strade ferrate vanno prendendo, mi pare assolutamente necessario che, come nel Belgio, la speciale materia sia regolata per legge.

Pel novembre queste leggi io assumo di presentarle alla Camera; tantochè quindi dopo questi pochi giorni fugaci, la prima volta che noi qui ci rivedremo, io, se rimanga al mio posto, vi recherò i provvedimenti sì caldamente invocati.

Io comprendo l'immensa gravità di tale còmpito; comprendo di essere inferiore a tutti voi per capacità nello sciogliere (*No! no!*) questi problemi, ma so in pari tempo di non essere secondo a nessuno nello zelo e nella cura di provvedere agli interessi dello Stato; onde, a proposito di questi interessi, i quali nelle questioni delle quali si tratta, si contano non a milioni, ma a miliardi, permettetemi che, non fosse altro, vi assicuri di avere profondo e vivissimo il sentimento di quel dovere che mi impone di far sì, per ripetere una parola testè adoperata in questa discussione, *ne quid respublica detrimenti capiat.* (*Bravo! Bene!*)

BACCARINI. Prima delle parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici io aveva già un punto sul quale sentirmi pienamente soddisfatto.

Il punto sul quale io più che soddisfatto mi sentiva in dovere di dichiararmi onorato, quello si era che in quest'Aula, fra tanti oratori nessuna voce fosse sorta a mettere in dubbio l'opportunità di guardare con concetto sintetico il problema delle ferrovie complementari in Italia.

Anzi in quest'Aula fui onorato nel sentire che tutti gli oratori, i quali presero a parlare sull'argomento generale delle ferrovie complementari, divisero questo concetto, fra i quali specialmente gli onorevoli Nervo ed Allievi.

Dopo il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, i punti di soddisfazione e di onore per me diventano due.

Il signor ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che non solo egli ha in animo di esaminare il problema delle ferrovie complementari colle norme e nel senso preciso dell'articolo 26 della legge 28 agosto del 1870, ma ha dichiarato di più che concorreva nel ritenere opportuna anche la nomina di una Commissione, alla quale io aveva incidentalmente alluso.

Io per conseguenza non posso che dichiararmi altamente soddisfatto della risposta che riguarda la mia interpellanza d'indole generale.

Vi è una piccola lacuna nella risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma questa riguarda più il mio amico Farini, del quale io sono anche in ciò solidale, di quello che la interpellanza che a me è toccato di svolgere.

Credo che l'onorevole ministro abbia benissimo capito a qual lacuna alludo, senza bisogno che io aggiunga altre parole.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È verissimo; ho nominato tante linee, ma alcuna me ne doveva immancabilmente sfuggire. Del resto, io riconosco tutta l'importanza della linea raccomandata dall'onorevole Farini alludendo egli a quella scorciatoia Rimini-Ferrara che io ho dimenticato, come ne avrò anche dimenticato delle altre; ma, ripeto, quanto a questa scorciatoia io ne riconosco tanto più l'importanza, perchè oltre ad essere una scorciatoia da Brindisi per l'Italia settentrionale e per il Brennero, si connette con una di quelle linee che devono passare l'Appennino movendo da Faenza, da Cesena o da altro punto per venire a Roma.

Non fu che una omissione involontaria di cui domando venia all'onorevole Farini ed all'onorevole Baccarini.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

REGA. Domando la parola.

(*Molti deputati domandano la parola.*)

PRESIDENTE Debbo fare un'avvertenza. Nei tempi normali quando si fa un'interrogazione è ammessa l'abitudine, sebbene non conforme al regolamento, che, udita la risposta del ministro, si faccia una replica. Ma ora gli interroganti sono 16, e se essi tutti avessero a parlare...

Molte voci. No! no! (*Mormorio*)

PRESIDENTE... la Camera ben vede che si andrebbe troppo per le lunghe e non la finiremmo più. (*Segni di assenso*)

REGA. Il ministro non ha risposto alla mia interrogazione...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È vero.

REGA... per questo ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Allora risponda.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole deputato Rega ha perfettamente ragione.

Era, non dirò, una tal grandine, perchè la grandine fa del danno e quindi non voglio adoperare questo nome, ma una tal pioggia di interrogazioni...

Una voce. Pioggia di rotaie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... che delle interrogazioni medesime ho potuto dimenticarne qualcuna.

L'onorevole Rega adunque mi ricorda una ommissione di cui sono in peccato, quella cioè di non aver risposto alla sua interrogazione per la linea della strada ferrata a cavalli da Napoli ad Avellino.

La linea dei *tramways* da Napoli da Avellino trovasi ora devoluta al Consiglio delle strade ferrate, inquantochè la provincia chiese non solo di occupare, come fanno anche altri *tramways*, una parte della strada nazionale, ma chiese di segregare questa parte di strada nazionale per il servizio esclusivo della ferrovia.

Ora tale circostanza mette la strada ferrata a cavalli da Napoli ad Avellino in una condizione speciale.

Si era disputato dapprima se per queste strade ferrate a cavalli, in quanto esse stanno sulle ordinarie vie nazionali o provinciali occorresse, o no una legge. Alcuni sostenevano l'affermativa trattandosi di strada ferrata; altri la negativa, non essendovi un piano stradale proprio per la ferrovia.

Io concorsi a fare adottare il principio più largo, che, cioè, a queste ferrovie non si riferisse la legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici. Ma nel caso in discorso, la cosa è diversa; vuolsi un piano stradale speciale per la ferrovia: onde, trattandosi di questione diversa dalle precedenti io sottoposi la domanda al Consiglio delle strade ferrate che dovrà in breve occuparsene. E a questo proposito dei *tramways* io già dissi che fra i progetti di legge che intendo presentare in novembre alla Camera, avvene anche uno su queste strade ferrate a cavalli, perchè esse prendono una tale estensione che oramai è impossibile che non siano regolate da una legge come nel Belgio.

Io spero di avere per tal modo abbastanza risposto alla interrogazione dell'onorevole Rega.

PRESIDENTE. L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

LA PORTA, *relatore.* Non occorre che io avverta come questa discussione generale del bilancio dei lavori pubblici nella sua estensione abbia compreso molti degli argomenti particolari, di modo che avvi a sperare, per compenso, in una maggiore rapidità di corsa a traverso i capitoli variati.

Del resto, signori, qual meraviglia che, a proposito di questo bilancio, vengano in rassegna i bisogni locali? È dalla sintesi di questi bisogni che sorge l'espressione di un gran bisogno nazionale, lo sviluppo della vita economica del paese; ed io noto con compiacenza le parole testè dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando egli nell'interesse dei contribuenti italiani pareggiati innanti alle imposte, invocò la necessità della giustizia distributiva per le loro condizioni economiche, mercè l'azione dei grandi fattori, affidata all'amministrazione dei lavori pubblici.

Sì, o signori, non solamente avevano ragione in Francia di chiamare il bilancio dei lavori pubblici la Lista civile del popolo, ma abbiamo ragione di dire che il bilancio dei lavori pubblici deve altresì in Italia rappresentare il Codice della giustizia di-

stributiva economica fra le varie provincie dello Stato.

Il primo ad inaugurare questa rassegna dei bisogni e dei desiderii di opere pubbliche fu l'onorevole Baccarini il quale fece, più che un programma ferroviario, una brillante monografia geografica e topografica dello Stato, servendosi felicemente del compasso del geometra, e del pennello dell'artista.

Egli dalle Alpi e dai loro versanti camminando a traverso gli Appennini scorse per l'Italia centrale lungo le linee del Tirreno, fino ad abbracciare le due isole della Sicilia e della Sardegna. Lo seguirono nei sei valici appenninici gli onorevoli Codronchi, Farini, Guarini, Saladini, Gessi e Minucci, contrastando ognuno per la preferenza di un tracciato.

Fu raggiunto nell'Emilia dall'onorevole Mordini, che perorò la causa della Lucca-Modena fronteggiata dalla Parma-Spezia coi suoi validi precedenti legislativi.

Lo seguì anche l'onorevole Allievi, propugnando la linea di Macerata e quelle dei capoluoghi di provincia che non sono legati alle arterie ferroviarie.

Venne anche l'onorevole Marselli con la Sulmona-Roma e con la Roccasecca-Avezzano, alle quali fan riscontro le linee che ebbero posto nella legge del 1865 già tante volte gagliardamente invocate dagli onorevoli miei amici Solidati, Di Blasio, Scipione, Cannella e anche ieri dall'egregio mio amico l'onorevole deputato Sipio.

Voglio parlare della Termoli-Campobasso-Benevento, l'Aquila-Rieti, la Roccasecca-Avezzano-Terni.

Sopraggiunsero l'onorevole Romano con la sua Appulo-Sannitica, linea di perfezionamento; gli onorevoli Mazzarella e Carbonelli coi due tronchi complementari Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi, i quali a buon diritto invocano il titolo delle leggi che li sancirono, e la lunga e legittima aspettazione delle popolazioni, e finalmente il brevissimo tronco di raccordamento Codola-San Clemente sostenuto dall'onorevole Villani, cui sta di fronte l'altro da Nocera a San Severino.

Ma io non entrerò nei particolari di tutte queste linee, che sono come dissi il programma dei bisogni italiani.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici è venuto alle conclusioni alle quali lo richiamava l'onorevole Baccarini, cioè all'ultimo articolo della legge 1870, alla risoluzione di comprendere in un vasto piano tutte le ferrovie complementari dello Stato, di studiarle e farle studiare da una apposita Commissione, e di presentare alla Camera in un progetto, l'ordine di esecuzione di queste ferrovie.

Io sono lieto che l'onorevole ministro, accettando questo appello, sia venuto non solo a promettere un progetto complessivo di varie linee, che per la sua vastità potesse considerarsi come una pregiudiziale per tutte, o un campo di antagonismo e di lotta di interessi, ma anche a dichiarare i criteri coi quali egli intende attuarne il successivo sviluppo; e sono contento che egli anzichè scendere dalle Alpi ove la rete italiana è più fitta, sia risalito dalla Sicilia pel Tirreno verso le reti venete e Val di Aosta.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici considerò anche opportunamente il problema ferroviario nel suo complesso, cioè nel riscatto, nell'esercizio, nella costruzione delle linee di complemento.

Io, lo creda l'onorevole Zanardelli, mi sono preoccupato e tengo conto della vastità di questo problema complesso; e se un giorno in questa Camera rivolgendomi all'onorevole ministro delle finanze, lo avvertii che il problema ferroviario s'imponeva come una parte integrante del suo programma, questo non fu che un avvertimento di un amico, e non una censura indirizzata all'onorevole presidente del Consiglio, e molto meno all'onorevole ministro dei lavori pubblici. In quell'avvertimento amichevole si comprendevano da un lato le difficoltà alla soluzione del problema, dall'altro i pericoli del ritardo di questa soluzione; si ricordava l'articolo 4 della legge intorno al contratto di Basilea, e che l'esercizio biennale per la rete dell'Alta Italia era in quanto ad un anno già consunto; si ricordava come lo Stato possa conseguire migliori condizioni, quanto è più lontana la scadenza del contratto vigente, anzichè quando se ne avvicina il termine. Io aveva davanti agli occhi l'esercizio ferroviario governativo, che sarebbe un avvenimento necessario, inevitabile, ove a tempo opportuno non si ottenesse un buono, un ragionevole contratto d'esercizio affidato all'industria privata.

Erano queste le ragioni che mi fecero fare quell'avvertenza, e non mai la disconoscenza delle difficoltà che s'incontrano nella soluzione del problema ferroviario.

Ora debbo parlare di due gravissimi argomenti sui quali richiamarono l'attenzione della Camera l'onorevole Baccarini, ed in seguito gli onorevoli Allievi e Nervo.

L'onorevole Baccarini si preoccupò della influenza deprimente che può esercitare sul credito dello Stato la necessità di tenere sempre aperto il Gran Libro del debito pubblico per l'esecuzione delle nuove linee ferroviarie italiane.

L'onorevole Allievi invece si preoccupa delle necessità di un qualche istituto che possa anticipare alle provincie, le quali concorrono alla costruzione delle ferrovie, in modo da facilitare i mezzi che le

condizioni del mercato rendono loro difficili. Anche l'onorevole Nervo accettò il concetto dell'onorevole Allievi, ed accennò alle Casse dei depositi e prestiti come a base della istituzione di credito provinciale e comunale ferroviario.

Le ossservazioni e le proposte degli onorevoli Allievi e Nervo mi sembrano degne di molta considerazione, siccome quelle che tendono a rendere pronto ed efficace il concorso delle provincie e dei comuni, richiesto per molte linee complementari. Ma occorre di preoccuparci altresì della questione nell'interesse dello Stato, per vedere se non convenga fare, come si è proposto in Francia, un fondo speciale per le costruzioni ferroviarie complementari.

L'onorevole De Cauchéry, che è il relatore del bilancio in Francia, nella sua ultima relazione sul bilancio dei lavori pubblici, ha richiamato l'attenzione di quel Governo e di quel Parlamento sulla necessità di questo fondo speciale. Si sono a tal riguardo proposti vari metodi, e fra gli altri, la creazione di titoli speciali ferroviari invece d'un'emissione di rendita. Non intendo fare una proposta formale su questo argomento, ma il richiamare su di esso l'attenzione del Governo sembrami cosa eminentemente opportuna.

Prima di lasciare la questione generale ferroviaria, vorrei dire poche parole sulle tariffe.

Anche questo è un problema complesso, difficile, e che pur si riattacca alle altre parti del problema ferroviario. Gli onorevoli Maurogònato e Boselli, che tale questione hanno recato in quest'Aula, comprendono meglio di me che la medesima si confonde in parte col sistema d'esercizio, poichè dipende dalla facoltà che si riserva lo Stato di fronte all'esercente, la libertà più o meno estesa di regolare le tariffe ferroviarie.

L'onorevole Maurogònato fece una questione di parificazione di tariffa, che presentò come una questione di giustizia distributiva per le provincie venete. Ora la questione della parificazione delle tariffe vuole essere guardata nell'insieme dei contratti d'esercizio, deve essere studiata in tutti i suoi elementi, in tutti i suoi rapporti economici e finanziari, nell'interesse del commercio e del bilancio dello Stato.

Se noi potessimo fare riguardo alle ferrovie quello che si fa riguardo alle strade ordinarie; se non avessimo a pagare gli interessi e l'ammortamento dei capitali impiegati alla costruzione, ma solo le spese di trazione, il che sembrami l'ideale dell'avvenire per l'esercizio ferroviario, la questione delle tariffe potrebbe essere risolta in vantaggio delle condizioni economiche del paese; ma disgraziatamente dobbiamo domandare alle tariffe, non solo le spese d'esercizio, ma, in parte almeno, quelle di costruzione.

Vorrei intanto raccomandare all'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, oltre alla questione delle tariffe, di guardare un poco all'ordinamento dei servizi ferroviari.

Io dalla relazione del 1875 sulle strade ferrate ho tratto fuori la seguente brevissima statistica che sottopongo alla sua considerazione. Ho raccolto il numero dei posti vagoni viaggiatori che circolano a vuoto, e ho trovato questo risultato:

Ferrovie Alta Italia, posti vuoti 40 per cento;

Ferrovie Romane, posti vuoti 60 per cento;

Ferrovie Meridionali, posti vuoti 48 per cento.

Non dico che non debbano esservi nei vagoni circolanti dei posti vuoti; ma richiamo l'attenzione sulla loro proporzione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le *Romane* dànno tanti scompartimenti riservati.

LA PORTA, *relatore*. Inoltre ho voluto esaminare la proporzione tra i carri merci circolanti ed il numero delle tonnellate trasportate, ed ho trovato la seguente proporzione:

Ferrovie Alta Italia, carri circolanti 2,000,106. Tonnellate merci 4,000,086.

Ferrovie romane, carri circolanti 365,000 e rotti. Tonnellate merci 909,000.

Ferrovie meridionali, carri circolanti 215,720. Tonnellate merci 824,762. Di maniera che vi è la seguente proporzione: Alta Italia, 2 tonnellate di merci e qualche cosa di più per ogni carro circolante; Romane, 3 tonnellate per ogni carro circolante; Meridionali, 4 tonnellate per ogni carro circolante. Questi dati possono servire come elemento di studio circa l'ordinamento dei servizi ferroviari.

Come vede la Camera, io procedo in ordine inverso a quello adoperato dall'onorevole ministro: dalle questioni generali passo alle particolari.

Sulla ferrovia del San Gottardo.

Tengo conto delle riserve che adoperò l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fronte ai quesiti che gli rivolsero gli onorevoli Giudici Vittorio, Podestà e Velini.

Certamente in presenza delle conferenze internazionali aperte a Berna, la parola dell'onorevole ministro dei lavori pubblici non può essere che prudente e riservata. Però le dichiarazioni che oggi ci ha fatte, e che non pregiudicano quella posizione che egli deve prendere nell'interesse dello Stato, quelle dichiarazioni devono bastare per darci un concetto delle istruzioni che il Governo ha potuto dare ai suoi delegati, e per assicurare la Camera che gl'interessi italiani in quella conferenza saranno gelosamente tutelati.

L'onorevole Podestà dichiarava di non vedere chiaro nella situazione finanziaria del Gottardo. Quello che avvi di chiaro, onorevole Podestà, si è questo, che vi è un disavanzo nella situazione finanziaria del Gottardo.

Quale è la misura di questo disavanzo? si può discutere. Quali sono le cause di questo disavanzo? si può esaminare, si deve anzi esaminare.

Quello che non è dubbio si è che l'articolo 11 del trattato di Berna dava al Consiglio federale svizzero, insieme a tutti i diritti ed i poteri di vigilanza e di tutela, tutta la responsabilità della esecuzione.

È fuori di dubbio, ed a me risulta anche ufficialmente dalla copia di un rapporto in data del 31 ottobre 1875 dei nostri delegati Biglia, Massa e Ferrucci, che riferirono al Governo sulle condizioni del San Gottardo, e sulla situazione finanziaria della società, che le opere delle linee ticinesi costarono molto al di là delle previsioni, e che non si risparmiò nè lusso, nè spesa per affrettarne il compimento, e per accrescere la magnificenza e l'eleganza delle stazioni. Non meno di 1500 operai lavorarono notte e giorno per ultimare quella linea al 31 dicembre di quell'anno, e la pietra da taglio si profuse senza limite e senza economia nella costruzione delle stazioni.

Certo che il Consiglio federale svizzero doveva sentire la convenienza, come ne aveva il dovere, di vigilare l'andamento della società, com'ebbe altresì ad assumere l'obbligo internazionale di esaminare e regolare gli statuti, e la formazione e il versamento di tutto il capitale sociale in azioni e in obbligazioni.

È questa una circostanza, di cui il ministro ha dichiarato che terrà conto nella conferenza di Berna, e che certamente dovrà esercitare molta influenza a tutela dell'interesse nazionale.

La Commissione generale del bilancio, avendo avuta comunicazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che andavano ad aprirsi le conferenze internazionali a Berna, non poteva, nè doveva discutere a fondo la questione: si limitò però a fare alcune raccomandazioni, che io oggi ripeto e confermo pubblicamente, cioè di sospendere la quota fissa finchè non sia assicurata l'esecuzione delle opere.

Voi sapete che sul concorso di 85 milioni dati all'opera del Gottardo, mentre i Governi di Germania e il Governo svizzero forniscono una quota di 40 milioni, 20 per ciascuno, la parte assuntasi dal Governo italiano è di 45 milioni, di oltre la metà, e viene corrisposta in due quote annuali: l'una è proporzionale ai lavori che si fanno, e viene pagata in seguito ai verbali, al collaudo dei lavori stessi; l'altra è una quota fissa che è un corrispettivo per l'insieme delle opere. Ora, quando questo insieme delle opere non è assicurato, prudenza esige che il pagamento della quota fissa si sospenda.

Dalla questione del Gottardo passo ad un'altra speciale, quella della congiunzione delle ferrovie siciliane.

La Commissione generale del bilancio non doveva entrare nella discussione dei tracciati pei tronchi delle congiunzioni ferroviarie siciliane.

Il relatore, che è deputato di un collegio interessato a queste linee, mantenne la più assoluta riserva nelle parole che scrisse, e che la Commissione approvò, riserva che fa ampia testimonianza della sua imparzialità.

La Commissione generale del bilancio si preoccupò della sospensione dei lavori sopra la linea di congiunzione decretata, come risultava da una nota messa nei prospetti presentati dal ministro, sospensione che dura da due, anzi si può dire da tre anni.

Esaminò la Commissione che questo stato di disgiunzione nelle linee siciliane, mentre nuoceva alle popolazioni, danneggiava anche gli interessi dello Stato; poichè essa osservò che le linee siciliane, a differenza di quelle del Jonio, che rendono appena lire 3000 a chilometro, sono attive di fronte all'esercizio; sopra una spesa di esercizio che si può calcolare dalle 7 alle 8000 lire, le linee sicule rendono in media, 10,045 lire.

Questa attività di prodotto delle linee siciliane si deve mettere in confronto alla loro condizione attuale, che è quella di linee disgiunte e di linee non tutte ultimate. Vi sono dei trasbordi, come vi è un servizio ippico; vi è quel servizio delle vetture che lega le linee non ultimate da Caldare a Canicattì e da Santa Caterina a Caltanissetta e Roccapalumba; e vi è quell'altro guaio che è la sospensione del servizio durante l'inverno, per la rottura di alcuni dei tronchi, come specialmente a Fiaccati. Ciò non ostante le linee siciliane sono attive di fronte all'esercizio.

Quindi la Commissione disse: se queste linee danno tale attività in questa condizione, la loro pronta congiunzione oltre di riuscire utile all'interesse delle popolazioni, avvantaggierebbe di più quello dello Stato, mercè un aumento del prodotto chilometrico, un aumento di attività a favore del bilancio.

Quello che la Commissione potè fare, fu di fornire alla Camera, con alcuni allegati apprestati dal Ministero dei lavori pubblici, tutti quegli elementi che potevano rappresentare il concetto degli studi fatti e delle risoluzioni che potevano aspettarsi dal Governo.

L'onorevole Indelicato fu il primo che portò nella presente discussione l'argomento delle congiunzioni ferroviarie siciliane. In verità io riconosco che egli era nel suo diritto, come è nel diritto di qualunque altro deputato il discutere di qualunque interesse nazionale, ma più specialmente dico ciò dell'onorevole Indelicato, deputato eletto dalla città di Palermo; però avrei desiderato (mi perdoni questa espressione di un desiderio), avrei desiderato in lui maggior temperanza d'animo e di frasi. Del resto questo non deve offenderlo, chè egli stesso, ripensando al suo discorso ed alle condizioni in cui si trovava, non prenderà in cattivo senso questa mia osservazione. Ma sa egli perchè gli fo questa osservazione? Poichè non è la prima volta che nella Camera si è trattata la questione delle congiunzioni; ed io ricordo che, in una precedente interpellanza, parlando dal mio stallo su queste linee di congiunzione, io non vidi un interesse esclusivo di un tracciato a favore o danno dell'una o dell'altra provincia, io guardai l'interesse della Sicilia. E se per ragione di ufficio, come deputato di Girgenti, propugnai da un lato l'interesse legittimo di quella provincia, dall'altro non dimenticai l'interesse della città di Palermo, che mi appartiene come appartiene all'onorevole Indelicato, perchè io sono nativo di Palermo, come lo sono altresì gli onorevoli Di Cesarò e di Rudinì, deputati anch'essi eletti dalla provincia di Girgenti.

Dunque in me al sentimento del dovere, alla convinzione della giustizia distributiva, si associava anche il sentimento personale. No, o signori, non è coll'esclusivismo delle pretese, coll'assorbimento degl'interessi, coll'ingiustizia dell'antagonismo che si può tutelare l'interesse generale dell'isola, che è la sintesi degli interessi di tutte le sue provincie.

Questa non è nè può essere la bandiera degna delle tradizioni generose della città di Palermo.

Ed invero, creda l'onorevole Indelicato: il conflitto d'interessi realmente non vi è stato tra i tracciati delle due provincie. Permetta a me, che da molti anni ho dovuto lavorare attorno a questa questione, di farne in pochissimi tratti la storia.

La legge del 1870, lo ricordò opportunamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, stabilì una linea da Catania e Palermo con diramazione a Girgenti e a Licata. Ma, signori, non dimentichiamo, e prego anche l'onorevole ministro di non dimenticarlo, che discorriamo di una rete insulare. È naturale, che l'onorevole mio amico Zanardelli, nato nel continente, che studia le linee continentali e che cammina su quelle linee, non può allontanarsi dai concetti direttivi, dagli obbiettivi naturali delle linee continentali. Le linee continentali arteriali hanno il concetto della linea retta, della maggior rapidità di corsa, dell'allacciamento dei centri più importanti di popolazione. Sono linee nazionali e internazionali. Ma noi siamo in una rete insulare, e la legge del 1870, sebbene non portasse i caratteri razionali del tracciato di una rete insulare, pure non li trascurò completamente; poichè quando determinò una linea da Catania a Palermo intese colle due diramazioni di Girgenti e di Licata, di mettere questi due porti in contatto col centro dell'isola, di maniera che le diramazioni non s'intendevano fatte sopra qualunque punto della linea, ma sopra un punto centrale. Poichè il carettere delle reti insulari non è quello di mettere le città in contatto tra loro, ma quello di allacciare i centri di produzione con le loro arterie; e le arterie naturali delle linee insulari sono i porti marittimi.

Quel commercio crede l'onorevole ministro che possa esservi tra le città marittime per mezzo di ferrovie? Poco è il commercio tra città e città, e molto quello tra il centro e le varie città marittime. Legami amministrativi, compiuta l'unità nazionale non ve ne sono; ogni provincia dipende da Roma. Dunque il carattere primario delle rete insulari è quello di mettere il centro in contatto colle città sul mare. Il centro dell'isola è verso Caltanissetta. E guardi l'onorevole ministro, per la via rotabile Girgenti dista 70 chilometri da Caltanissetta, Palermo ne dista 132 o 136. Ora le strade ferrate potevano spostare le condizioni naturali delle distanze della viabilità ordinaria, in modo da mettere Girgenti così lontana dal centro da raddoppiare la distanza che attualmente deve percorrere per la via rotabile?

Tanto è vero che non era nè poteva essere così assurdo il concetto della legge del 1870, che il primo progetto di linea fu quello per la valle del Salito.

L'onorevole ministro non lo ha ricordato nel suo discorso, ma per la valle del Salito partiva la linea mediana la quale poteva essere l'unica linea in condizioni da soddisfare alle diramazioni di Girgenti e da soddisfare alla comunicazione diretta verso Palermo. Ma la linea del Salito non si potè fare: le condizioni del terreno, la cattiva aria furono tali ragioni che consigliarono il Governo ad abbandonarne il pensiero. Fu allora che la società (richiamo l'attenzione dell'onorevole Indelicato su questo punto) fu allora che la società *Vittorio Emanuele*, non la città di Girgenti, la società concessionaria studiò essa di sua iniziativa il progetto della linea delle Caldare e lo presentò al Governo.

Naturalmente Parlermo di fronte a questo tracciato delle Caldare si trovava nelle medesime con-

dizioni che io ho già dichiarato impossibili per Girgenti, cioè nella condizione di essere lontana dal centro e di dover passare quasi per la periferia onde risalirvi.

Venne perciò la linea di Montedoro propugnata da Palermo. Io qui debbo fare una dichiarazione all'onorevole Indelicato. Siamo giusti anche verso i nostri avversari; se qualche cosa si può rimproverare ai Ministeri precedenti si è la troppa condiscendenza che essi ebbero per la linea di Montedoro, per le pretese della città di Palermo, imperocchè essi decretarono la linea di Montedoro anche prima di averla studiata, e non solo, dirò di più, l'appaltarono senza conoscerne le condizioni. Ma quando l'appaltatore incominciò a mettere mano ai lavori, allora sorsero gli ostacoli, fu forza sospendere, studiare, e i resultati di questi studi quali furono? Che di 29 chilometri progettati 26 si dovettero radicalmente variare, triplicando il preventivo della spesa, senza speranza di ottenere una ferrovia solida e sicura.

Questa linea fu creduta allora così importante per Palermo che la decretazione di essa venne salutata come un fausto avvenimento, eppure essa la teneva molto discosta dal centro. Tra la linea di Montedoro e quella delle Caldare ci era una differenza di soli 17 chilometri.

Dileguatesi queste fatali illusioni, che hanno ritardato con danno di Palermo, di Girgenti, e di tutta l'Isola, la congiunzione delle ferrovie siciliane, sopraggiunse da parte della città di Palermo un altro progetto, quello denominato *delle Due Imere*, di una linea diretta per Palermo.

L'onorevole Indelicato crede che si può sulla carta tracciare agevolmente una linea, senza tener conto del terreno cui deve passare; ma la catena delle Madonie è stato l'ostacolo naturale ad una linea diretta verso Palermo. Studiato il secondo nuovo progetto delle Due Imere, le difficoltà e la spesa ne fece abbandonare il pensiero, ma sopravvenne il terzo, cioè l'ultimo progetto per Valle lunga, che si presentò con carattere di opportunità e di solidità tecnica. Trattasi di una spesa, la quale riunita a quella necessaria per la linea delle Caldare, non eccede di gran lunga quella che bisognerebbe per far fronte alla linea di Montedoro.

Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a darmi un altro momento di attenzione.

L'egregio ingegnere Cavallari, quello stesso che propone la linea di Valle lunga, nella memoria che ne accompagna il progetto, dice: « È pure ugualmente innegabile che conviene sotto tutti i riguardi avere una qualunque comunicazione anzichè aspettare molti anni per avere una linea diretta che appartiene a Palermo. » Questo è il linguaggio netto e franco, quello che deve usare ogni cittadino per gli interessi generali, con tutte le debite garanzie per i legittimi interessi locali.

Ma v'ha di più: l'onorevole ministro dei lavori pubblici, in una precedente discussione su questo tracciato, con molta opportunità disse: non voglio prendere una risoluzione finchè non abbia completamente studiata la linea, e sentito l'autorevole parere della Commissione d'inchiesta sulle condizioni della Sicilia.

La relazione fu presentata, e forma uno degli allegati alla presente relazione del bilancio dei lavori pubblici.

Questa Commissione, come voi sapete, era composta di nove persone onorevolissime, di cui due sole siciliane, cioè, l'onorevole Paternostro Francesco, deputato di Corleone, provincia di Palermo, e l'onorevole Gravina, allora deputato della provincia di Catania, oggi prefetto di Bologna. Notisi che non ne faceva parte alcun deputato o senatore della provincia di Girgenti.

Ebbene, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, senza dubbio, ha avuto presente la relazione della Commissione d'inchiesta; egli è vero che la Commissione si trovò in presenza delle sole due linee di Montedoro e delle Caldare, ma quello che io rilevo è: che essa acquistò il concetto dell'urgenza e della necessità di congiungere le linee siciliane col tronco delle Caldare, salvo a fare un'altra linea che potesse riunire direttamente Palermo al centro dell'isola, o direttamente per il littorale tirreno a Messina; ma la necessità, l'urgenza della riunione, della costruzione del breve tratto di linea per le Caldare, è così evidentemente, così autorevolmente affermata dalla Commissione d'inchiesta, che il Governo ne ha tenuto conto; e le dichiarazioni oggi fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ne fanno fede, e la Camera non può non attribuirvi la dovuta importanza.

Ma, si dice, è necessaria una legge per fare una di queste linee.

Per convenienza, se il ministro lo affermasse, io non vorrei negarlo.

Però io sarei di parere totalmente contrario, e vorrei fare osservare all'onorevole ministro che egli, per la legge esistente, ha due doveri: quello di una linea diretta da Catania a Palermo, e l'altro di una diramazione dal centro della linea verso Girgenti.

Io l'ho detto e lo ripeto, si poteva fare una sola linea, quando si sceglieva un tracciato mediano, quando questo svolgevasi per la valle del Salito, ma quando esso praticasi alla periferia o della provincia di Palermo o di quella di Girgenti, come per Valle-lunga, o per le Caldare, una sola linea non adempie

più a tutte le prescrizioni della legge, poichè essa o renderebbe assurda ed illusoria la linea diretta per Palermo passando da Caldare, o la diramazione per Girgenti passando da Vallelunga.

A mio avviso quindi oggi le due linee per le Caldare e per Vallelunga stanno nel concetto e nei termini della legge esistente, mentre una sola linea sarebbe una violazione della legge, o a danno di Girgenti, o a danno di Palermo.

Del resto io non mi rifiuterei ad un eccesso di cautela, se il Ministero insistesse nel domandarla.

CAVALLETTO. Spendere sette milioni senza una legge.

LA PORTA. Qual è la posizione in cui trovò la questione il Ministero attuale? Rispondo così all'interruzione dell'onorevole Cavalletto; il Ministero attuale trovò questa posizione: una linea decretata, appaltata, la quale si dovette sospendere perchè non era abbastanza studiata; da tre anni è stato sospeso il lavoro di questa linea per non essere...

CAVALLETTO. Domando la parola per un fatto personale.

LA PORTA... stata studiata dal Governo sotto l'amministrazione che godeva la fiducia dell'onorevole Cavalletto; e quindi si hanno i seguenti risultati di spesa: 18 milioni invece di 6.

E il Consiglio superiore dei lavori pubblici, coll'ultimo suo parere, aggiunge le seguenti considerazioni:

« Considerando che tutti gli altri particolari del progetto compilato in modo lodevole sono pienamente giustificati nella particolareggiata relazione anche rispetto alle opere di consolidamento basate sulle norme e sui criteri più volte suggeriti dal Consiglio ed adottati con buono esito sui tronchi da Leonforte, e Licata, e da Lercara a Girgenti non offrono materia ad obbiezione e si possono perciò ravvisare attendibili; e che nei riguardi tecnici non può essere posta in dubbio la superiorità dell'attuale progetto modificato in confronto del primitivo; ma nei riguardi economici non si può fare il parallelo; non essendo in quest'ultimo state valutate le indispensabili opere di consolidamento, e neanche assegnata la richiesta inclinazione alle scarpate dei tagli e dei rilevati in terre argillose, ed i prezzi elementari delle analisi risultando molto meno elevati.

Considerando che nel menzionato voto venne posto in sodo che la linea di Montedoro presenta gravissime difficoltà di costruzione per la natura dei terreni attraversati, generalmente sfavorevole, ove anche mediante costose opere di consolidamento eseguite in ampie proporzioni non si può avere piena fiducia di ottenere una strada in rassicuranti condizioni di stabilità, a cui si aggiunge la mancanza di materiali di costruzione in molti tratti, la difficoltà di trasporto, la lontananza dai luoghi abitati; mentre invece tali ostacoli non si affacciano lungo la linea delle Caldare che sviluppandosi in terreni molto più stabili scorre a fianco di una strada nazionale e traversa una delle regioni più popolate e più produttive dell'isola, avuto riguardo all'industria solfifera alimentata dalle più ricche miniere;

« Considerando inoltre che su la linea di Montedoro la pendenza massima raggiunge il 25 per cento; il raggio minimo delle curve è di 350 metri; le gallerie misurano uno sviluppo di metri 3074 50; e che per contro nella linea delle Caldare, la pendenza massima non supera il 20 per cento; il raggio minimo non scende sotto a metri 400, e le gallerie hanno una lunghezza di soli metri 1824;

« Considerando che la durata dei lavori si valuta di circa 4 anni per la prima linea e potrà bastare il termine di anni due al più per la linea delle Caldare;

« Considerando che, in ordine alle spese di costruzione, si ha una differenza in meno di lire 9,260,000 a favore della linea delle Caldare ed un minore sviluppo di metri 2797 con pendenze più moderate; cosicchè anche sulle spese di esercizio si otterrà un sensibile risparmio di spesa, che si può ritenere di circa lire 25,000 all'anno. »

Ora questa fu la condizione che trovò il Ministero attuale dopo tanti studi, ed una spesa di lire 18 milioni; ma dalla previsione alla spesa effettiva la Camera sa che distanza passi. Per le ferrovie Calabro-Sicule ne ha una prova in questa stessa relazione di bilancio, ove per riparazioni straordinarie, che hanno il carattere di vere ricostruzioni, vi è una spesa di 2,700,000 lire.

Ora, di fronte a questa spesa, quale è quella bisognevole per le due linee?

Noi abbiamo la linea delle Caldare che può costare 8,700,000 lire; abbiamo la linea per Vallelunga che può costare da 16 a 20 milioni.

Noi dunque ci avviciniamo o sorpassiamo di poco la cifra necessaria per la linea di Montedoro. Dove è dunque questa maggiore spesa?

Voi dovete guardarla di fronte alla linea appaltata, non di fronte allo stanziamento attuale; la questione della spesa è ormai pregiudicata. Dunque io dico: in presenza degli obbiettivi che queste due linee hanno; in presenza dell'attività che si riscontra nelle linee siciliane, della maggiore produttività che queste due linee daranno a vantaggio dello Stato, la ragione della spesa perde gran parte della sua importanza e della sua gravità. Nè essa potrebbe pesare sulle risoluzioni della Camera, dopo

la rassegna delle nuove costruzioni e delle nuove spese promessa oggi stesso solennemente per il prossimo novembre dal Ministero nell'interesse di molte provincie del regno.

Io quindi non posso che accettare le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità, sull'opportunità di queste due linee, sull'urgenza nell'interesse di tutta la Sicilia, nell'interesse stesso di Palermo, di affrettare l'opera ch'è pronta alla costruzione, e che può essere finita in 21 mesi, la congiunzione per le Caldare. Di una cosa sola prego il Ministero, libero esso di ricercare dei lumi e, quando sono i lumi di una Camera legislativa, sono i più confortevoli per un ministro; ma ripeto che voglio pregare l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, mentre per omaggio alla Camera provocano l'attrito delle opinioni, dall'altra rammentino la missione di moderatori che essi hanno di fronte ai contrasti degli interessi locali.

Guai se le questioni dei tracciati di linee ferroviarie fossero abbandonate alla lotta degli interessi locali ed al contrasto delle discussioni in questa Camera. Non mai verremmo ad una conclusione, perchè unanimità non può esser mai là ove si crede ai conflitti dell'interesse o di amor proprio municipale e personale; è il Governo che valutando le ubicazioni degl'interessi locali di fronte agl'interessi generali, e ponderando tutte le ragioni pro e contro, deve venire a portare l'iniziativa di una soluzione, che la maggioranza della Camera potrà accettare.

Diversamente il voto parlamentare riuscirebbe all'equivoco o alla sterilità.

Ho finito su questa questione; non mi restano che pochissime risposte da dare per alcuni argomenti che avrebbero trovato posto più conveniente nei capitoli del bilancio, ma che trattati nella discussione generale, ci risparmieranno discussione e tempo nei capitoli.

Intorno ai servizi postali marittimi, sento il debito di associarmi alla dichiarazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in ordine ai reclami che la Camera di commercio di Catania ha presentato per gli approdi che le ultime convenzioni marittime stabiliscono a favore di quella città. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ricordò i fulmini degli onorevoli Sanguinetti e Greco, ed io che fui presidente della Commissione parlamentare incaricata di riferire su quelle convenzioni, posso attestare alla Camera la molta resistenza che si incontrò nella Giunta prima che gli approdi di Catania potessero essere approvati, poichè si elevava contro essi il parallelismo della ferrovia tra Catania e Messina colla linea di navigazione; e tengo il debito di dichiarare che non poco effetto ebbero le insistenze degli onorevoli rappresentanti di Catania, gli onorevoli Speciale, Longo e gli altri, a persuaderci di mantenere le proposte del Governo a favore di Catania.

Dunque non hanno ragione di essere i reclami, sì perchè i bisogni legittimi di Catania vennero soddisfatti; sì perchè i deputati della città e provincia di Catania fecero in quella occasione il loro dovere. Se qualche cosa manca agli interessi di Catania, è l'unione dell'Adriatico col Jonio e Mediterraneo; ma l'ordine del giorno, con cui la Camera definì quella quistione, e le dichiarazioni fatte oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, affidano che anche quell'interesse, che non sarà solamente di Catania, ma interesse nazionale, verrà fra non molto tempo soddisfatto.

Sulle strade ordinarie una breve considerazione e rettificazione di cifra devo indirizzare all'onorevole Costantini per la strada fra gli Abruzzi ed Aquila. Cominciò la costruzione di questa strada sotto il Governo Borbonico, ed essa è di tale difficoltà che sinora è costata lire 2,700,000, e per il completamento, stando alle notizie che io ho, occorrono altre 300,000 lire. Ora urge che venga ultimata, e l'onorevole Costantini aveva ragione di raccomandare il completamento di questa strada all'attenzione del ministro; ed io sono lieto di potermi risparmiare qualunque altra dichiarazione, dopo quella che oggi ha fatta l'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè che, appena sarà votata dall'altro ramo del Parlamento la legge che provvede ai fondi per le strade ordinarie, la linea da Giulianuova al confine aquilano sarà completata al più presto possibile.

L'onorevole Chucchi Luigi parlò delle strade comunali obbligatorie dei comuni montuosi della provincia di Bergamo. Egli lamentò che le condizioni economiche di quei piccoli municipi difficilmente permettono il concorso che la legge del 1868 loro addebita per la esecuzione di queste importanti linee comunali.

Certamente che allo stato attuale non si poteva fare altro che quello che dichiarò l'onorevole ministro: andare con molta discrezione all'esecuzione della legge, e piuttosto che imporre sacrifizi che quei comuni non possono sopportare, non costringerli ad eseguire le strade comunali.

Ma questo stesso doloroso e inevitabile ripiego mi conferma nella opinione altra volta espressa, cioè: che la legge del 1868 richiede l'attenzione dell'onorevole ministro e delle riforme di ordine amministrativo e legislativo, poichè, tanto per le prestazioni in natura, quanto per le condizioni di

molti piccoli comuni rurali, difficilmente noi potremo colle prescrizioni di quella legge arrivare a compiere la tanto importante rete delle strade comunali obbligatorie.

Una breve dichiarazione mi corre l'obbligo di fare nell'interesse di alcuni porti.

Porto di Brindisi: Io mi trovai insieme coll'onorevole ministro a considerare ed esaminare le condizioni di questo porto ed i suoi bisogni che si riassumono nei seguenti termini, cioè la escavazione, la remozione della secca Angioina e le banchine.

L'onorevole ministro ha dichiarato che per le escavazioni, nel progetto che ha promesso e di cui tiene conto la Commissione generale (progetto di legge destinato a studiare i fondali di tutti i porti dello Stato, a determinare la loro dote annuale di manutenzione e quella indispensabile pel materiale effusorio proporzionato) si terrà conto del porto di Brindisi, il quale, come testa di linea dei nostri commerci internazionali, non può non meritare l'alta considerazione del Governo e della Camera.

Così io mi raccomando pel porto di Taranto e per quel che riguarda la banchina come l'escavazione del porto d'Ancona; e mi associo alla riserva fatta dall'onorevole ministro circa il bacino di Carenaggio. L'onorevole Mazzarella può essere soddisfatto delle dichiarazioni che il ministro espresse intorno al porto di Gallipoli.

Finalmente le opere di questo porto, per cui non mancano gli stanziamenti, potranno essere ultimate; e non sentiremo altre parole dell'onorevole Mazzarella se non che d'elogio e di ringraziamento per l'esecuzione di queste promesse.

MAZZARELLA. Non sarò spaventato da queste promesse.

LA PORTA, *relatore.* Una gravissima questione sollevò l'onorevole Romano Giuseppe circa le bonifiche.

Sono molti anni che dalla Commissione generale del bilancio si tratta nelle relazioni dei lavori pubblici la questione delle bonifiche; sono molti anni che s'insiste onde una buona volta addivengasi all'unificazione di quest'importante servizio, da cui l'Italia aspetta in gran parte la sua rigenerazione economica. Tutti sanno in quali condizioni si trovi questo servizio, come sia regolato da varie leggi, e come costituisca una specie d'ingiustizia finanziaria rispetto alle provincie dello Stato. Per quest'oggetto vi è una tassa erariale in alcune provincie meridionali.

Quindi è necessario che una buona volta si metta nelle condizioni normali, nelle condizioni costituzionali questo servizio delle bonifiche. A nome della Commissione generale del bilancio mi affido alle promesse dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè il disegno di legge già preparato e studiato dal passato Ministero, sarà da lui attentamente esaminato, e che verrà provveduto nei primi mesi dell'anno 1878 all'unificazione e al riordinamento di questo importantissimo servizio pubblico.

Non parlerò delle bonifiche parziali, poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dato in proposito soddisfacenti risposte. Solamente vorrei pregarlo di esaminare i particolari del capitolo 102 che si riferiscono alle colmate di Vada e Collemezzano. Essendo stanziata in bilancio una somma di 2000 lire per questo servizio, veda egli qual è la parte che ha lo Stato alla manutenzione di queste colmate, per considerare se veramente la responsabilità della trascuranza lamentata spetti al consorzio, oppure se lo Stato abbia diritto di ingerenza, ed anche il dovere di riparazione.

L'onorevole Perroni parlò dei torrenti siciliani, egli deplorò come non vi fosse una legge od uno stanziamento in bilancio che provveda a questo servizio.

Se egli avesse detto che fino a quest'ora nessun articolo dei capitoli del bilancio ha provveduto per alcuni torrenti della Sicilia, sarebbe stato nel vero, ma il dire che non esiste per ciò uno stanziamento nel bilancio, non è esatto. Nel capitolo 14 è in proposito stanziata un somma di lire 282,386 95 per sussidi ai comuni e ad altri corpi morali per opere di difesa (4ª categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, a termini dell'articolo 99 della legge 1865 sulle opere pubbliche.

Io mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà esaminare attentamente questa questione che si riferisce ad una parte importante delle nostre provincie italiane.

Finalmente devo fare una dichiarazione all'indirizzo dell'onorevole Pandolfi, il quale domanda un servizio speciale postale da Cerami a Troina.

Io colgo l'occasione per dichiarare che il servizio delle poste non è un'imposta, ma bensì un importantissimo servizio pubblico da cui lo Stato ritrae un'entrata, sotto forma di provento, di circa 9 milioni all'anno; e che quella delle poste è una delle amministrazioni che meglio cammina nel nostro paese.

L'onorevole Pandolfi, se volesse dare uno sguardo agli allegati della presente relazione del bilancio troverebbe come l'ultimo servizio affidato anche a questa ottima amministrazione dello Stato, quello delle casse di risparmio postali sotto la sua intelligente direzione prospera in modo da affidarci che questa istituzione del risparmio, e della moralità pubblica, possa progredire felicemente nell'in-

teresse del nostro paese. Vi è un allegato che mostra l'incremento che hanno avuto le Casse di risparmio postali, i libretti, i depositi, e come di fronte ai depositi i rimborsi sono in una quantità inferiore, onde apparisce chiara la fiducia che hanno i portatori nelle Casse di risparmio postali.

Non voglio dimenticarmi di associare le raccomandazioni della Commissione generale del bilancio a quella dell'onorevole Correale perchè si affretti il compimento della linea Eboli-Torremare, reclamato dall'interesse delle popolazioni allacciate alla ferrovia, dall'estrema Calabria a Roma, nonchè da quelle della provincia che n'è traversata.

Queste sono le dichiarazioni che ho potuto fare nella discussione generale del bilancio; se qualche risposta ho dimenticato, prego gli onorevoli deputati a voler ripetere la loro domanda nei capitoli, ed io cercherò di fare alla meglio il mio dovere. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici Giuseppe.

LA PORTA, *relatore*. Su che? Sulla discussione generale?

PRESIDENTE. La discussione generale ieri non fu chiusa, e non fu chiusa perchè io dissi alla Camera che non rimaneva che un solo oratore, che era l'onorevole Carbonelli. Poi altri si sono iscritti. Io non poteva impedirlo; perciò ho dato la parola all'onorevole Giudici Giuseppe.

Voci. La chiusura! La chiusura!

PRESIDENTE. Per ora ho dato la parola all'onorevole Giudici Giuseppe, che parla, e poi la Camera delibererà.

GIUDICI GIUSEPPE. Signori, è la prima volta che ho l'onore di incomodarvi, e prometto che non abuserò molto a lungo della vostra pazienza; molto più che ho inteso delle voci d'impazienza, e quasi quasi si volesse chiamare la chiusura, e rinunziare alla parola.

Se lor signori vogliono usarmi un poco di deferenza, e sentire poche mie parole, allora io parlerò; altrimenti vi rinunzio.

Voci. Parli! parli!

GIUDICI GIUSEPPE. Grazie.

Io mi era determinato a non entrare assolutamente nella questione ferroviaria di Sicilia perchè rappresento il collegio più interessato nella linea di Montedoro, cioè il collegio di Serradifalco. Ma l'altro ieri, nel sentire l'onorevole Indelicato, mi era convinto che volevasi abbandonare la linea di Montedoro per un tracciato più centrale che solcasse il centro della Sicilia, e che più direttamente conducesse allo scopo della congiunzione di Palermo-Catania. Allora io dissi: se sacrifizi deve fare Montedoro, che li faccia per una linea di giustizia, per a linea che può giovare maggiormente, non solo a Palermo, ma all'intiera Sicilia.

Ieri l'onorevole Morana, ha presentato e svolto un ordine del giorno, col quale vuole impegnare il Ministero a presentare nel novembre prossimo un progetto di legge riguardante due congiunzioni dei tronchi ferroviari di Sicilia occidentali ed orientali, cioè una, che partendo da Roccapalumba, Vallelunga, Caltanissetta, conduca a Catania, e l'altra che dalle Caldare si congiunga a Canicattì.

Benchè nuovo nella Camera, io era convinto che, per la linea diretta conducente da Palermo a Catania, non vi era bisogno di un progetto di legge, perchè era nelle facoltà del Ministero di fare quella linea diretta di congiunzione. Come sono del pari convinto che, trattandosi di una nuova congiunzione tra Caldare e Canicattì, stava bene l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Morana. Oggi dal discorso dell'onorevole ministro ho rilevato che è suo intendimento di congiungere prestamente i due tronchi di ferrovia, occidentale ed orientale, per mezzo della linea Canicattì-Caldare, e poi pensare alla congiunzione da Roccapalumba-Caltanissetta-Catania. E siccome io son persuaso che fatta una delle due congiunzioni, l'altra non si farà più, oppure si rimanderà ad un tempo indefinito, a quando le risorse della nazione lo permetteranno, in questo stato di cose ho creduto regolare di protestare che, ove mai debba farsi un sacrifizio della linea Montedoro, debba essere fatto in favore di quella linea che si crederà più utile ai bisogni, non solo di Palermo, ma della Sicilia intera.

L'onorevole La Porta diceva, che la linea diretta tra Catania e Palermo aveva ragione di essere quando si trattava d'una congiunzione che era quella lungo la valle del Salito: oggi che non si tratta più d'una congiunzione lungo la valle del Salito, ma d'una congiunzione più diretta, non ha più ragione d'essere.

Ebbene, io mi permetto di fare osservare all'onorevole La Porta che la linea da lui combattuta, cioè la linea di Montedoro-Serradifalco non è altro che una semplice variante della linea del Salito; è una semplice variante in beneficio piuttosto della provincia di Girgenti, anzichè in suo danno. Dico in beneficio della provincia di Girgenti, sapete perchè? Perchè parte dallo stesso punto dove partiva la linea del Salito, cioè da Campofranco, per congiungersi più basso, proprio al limite della provincia di Girgenti, cioè a Serradifalco, mentre quella che batteva la valle del Salito doveva congiungersi a Xirbi, che è assai più sopra e dista di molto dal limite della provincia di Girgenti.

In tale stato di cose, io credo che ove mai l'ono-

revole La Porta ritenga che non si possa più fare oggi la linea diretta da Palermo a Catania perchè molto più distante e lontana dalla congiunzione della diramazione sopra Girgenti, dovrebbe ritenersi la linea di Montedoro.

Nè mi spaventa l'obbiezione finanziaria che ha fatta l'onorevole La Porta sulla maggiore spesa della linea di Montedoro. E sapete perchè? Perchè questa linea studiata definitivamente, e con tutte le aggravanti possibili, è valutata per 18 milioni, e la linea delle Caldare, che sposterebbe assolutamente il commercio di tutta la Sicilia, viene valutata a circa dieci milioni. Aggiungete a questi dieci milioni quattro o cinquecento mila lire di lavori già fatti che vanno assolutamente perduti, ed a questi un milione circa d'indennità che si dovrebbe pagare all'appaltatore per la rescissione del contratto, e si va a circa due milioni, che uniti agli altri dieci fanno dodici milioni. Non resta quindi che una differenza di sei milioni.

In tale stato di cose facendosi la congiunzione per la linea di Montedoro, Girgenti dovrebbe restare soddisfatta perchè credo avervi dimostrato come la linea Montedoro non è altro che una variante di quella del Solito della quale si mostrava contento l'onorevole La Porta.

Inoltre la differenza di spesa che esiste tra la linea di Montedoro-Campofranco, e quella delle Caldare, secondo me, non ascende a più di quattro o cinque milioni, e se l'onorevole signor ministro ci ha detto che per 20 chilometri di differenza tra Milano e non so quale località, tra Venezia e non so quale altra località, si è dovuto costruire delle nuove linee, io domando perchè, potendo risparmiare 30 chilometri di strada sulla percorrenza da Palermo a Catania non si potrebbe incorrere nella spesa di quattro o cinque milioni di più per la linea di Montedoro?

Ma ove mai, ripeto, questa linea dovesse essere abbandonata, per me questo abbandono vorrei andasse ad esclusivo vantaggio di una linea che arrecherebbe abbreviamento notevole nella percorrenza, e questa si è la linea Cavallari che secondo le dichiarazioni dell'onorevole ministro aveva un accorciamento di via di 60 chilometri. Ma debbo dire francamente che non sono contento della dichiarazione dell'onorevole ministro, che dice, facciamo prima la congiunzione della linea delle Caldare per poi fare l'altra congiunzione diretta tra Roccapalumba, Caltanissetta, Catania. E sapete perchè? Perchè riandando le discussioni parlamentri dell'anno passato in ordine alla rete ferroviaria siciliana ho trovato delle dichiarazioni dell'onorevole presidente dei ministri che riflettono detta viabilità in generale; e siccome si parlava della linea tirrena, diceva che quella linea concordava col concetto generale della viabilità del continente.

E le parole del presidente del Consiglio erano proprio queste: che uno dei più grandi interessi cui mirano le ferrovie siciliane è l'unione dell'isola al continente e il ravvicinamento alla capitale del regno. Però soggiungeva: possiamo noi risolvere rapidamente questo gran problema? Evidentemente, o signori, non lo possiamo. Lo stato delle finanze ce lo impedisce. Ora, io dico, se l'onorevole presidente del Consiglio l'anno scorso ci diceva che non poteva impegnarsi a molte spese per le linee ferroviarie di Sicilia, perchè glielo impediva lo stato delle nostre finanze, domando io ora qual miglioramento abbiamo avuto nelle nostre finanze? Un miglioramento solo, ed è quello di aver gravato i contribuenti di una nuova imposta. E se noi abbiamo bisogno di altre imposte nuove per assestare le nostre finanze, come possiamo incontrare nuove e forti spese e sperare immediatamente due congiunzioni per le linee siciliane, quando dubito che vi siano i fondi per costruirne una sola?

Dovendosi dare alla Sicilia una linea, dateci almeno la più ragionevole, la più utile, la più necessaria agli interessi del paese. È questo un atto di giustizia che vi chiedo e niente altro. Conchiudo infine che ove il sacrificio debba farsi della linea Montedoro, si faccia a vantaggio della linea più razionale, più logica, più utile all'interesse generale della Sicilia, che, secondo me, si è quella che s'interna nell'isola e non mai quella che lambisce una rada.

Voci. La chiusura! la chiusura!

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

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

Coloro che intendono che la discussione generale si debba chiudere, sono pregati di alzarsi.

(La discussione generale è chiusa.)

Passiamo ora alla votazione degli ordini del giorno.

CODRONCHI. Noi interroganti possiamo rispondere all'onorevole ministro?

PRESIDENTE. Onorevole Codronchi, gl'interroganti sono 16, se la Camera crede che debbano rispondere...

CODRONCHI. Decida la Camera.

PRESIDENTE. Domando alla Camera se gl'interroganti debbano rispondere, ma faccio osservare che sarebbe cosa contraria al regolamento.

Coloro che sono d'avviso che gl'interroganti debbano rispondere, sono pregati di alzarsi.

(Fatta prova e controprova, la Camera decide che gl'interroganti non debbano rispondere.)

FOSSOMBRONI. Felicissimi gl'interroganti!

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Come la Camera sa, ieri fu presentato un ordine del giorno dall'onorevole Morana; a quest'ordine del giorno furono presentati due emendamenti: l'uno dell'onorevole Indelicato, conseguenza del suo discorso, onde non ha diritto di svolgerlo. Ne do lettura:

« La Camera invita il Ministero a presentare in novembre venturo un progetto di legge che regoli il congiungimento delle due reti ferroviarie siciliane per la linea che congiunge Roccapalumba con Caltanissetta per Vallelunga. »

Un altro è dell'onorevole Bordonaro, ed è così concepito:

« La Camera invita il Ministero a presentare in novembre venturo un progetto di legge per istanziare i fondi complementari, onde attuare il rannodamento delle due linee ferroviarie siciliane, mediante il tronco Caldare-Canicattì, e l'altro Roccapalumba-Caltanissetta per Vallelunga.

« Raccomanda altresì che si proceda tosto all'appalto dei lavori pel congiungimento alle Caldare, pel quale gli studi trovansi completati ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. »

È simile a quello dell'onorevole Morana, ma vuole tre congiungimenti invece di due.

MORANA. È perfettamente agli antipodi del mio.

PRESIDENTE. Vi è pure un ordine del giorno dell'onorevole Friscia.

« La Camera, confidando che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella quistione del congiungimento della linea ferroviaria principale della Sicilia, s'ispirerà agli interessi generali dell' isola, i quali produssero le disposizioni legislative, che regolano presentemente la materia, passa all' ordine del giorno. »

Un altro ordine del giorno dell'onorevole Di Pisa è così concepito:

« La Camera, confidando che il Ministero in esecuzione delle leggi esistenti, provveda alla costruzione della linea diretta da Catania a Palermo pel centro dell'isola; ed invitandolo a presentare anche un progetto di legge per la linea delle Caldare, passa all'ordine del giorno. »

Questo si avvicina a quello dell'onorevole Bordonaro. (*No! no!*)

Porta anche le Caldare.

Un altro ordine del giorno è degli onorevoli Muratori e Favara:

« La Camera invita il Ministero ad eseguire al più presto possibile le leggi 25 giugno 1860 e 28 agosto 1870 per completare la linea Palermo-Catania per Vallelunga e Caltanissetta. Fermi restando a tal uopo i fondi stanziati. »

E finalmente vi è l'ordine del giorno dell'onorevole Tumminelli che è così concepito:

« La Camera invita il Ministero a volere nel più breve tempo possibile, provvedere, in base alle leggi dello Stato, al pronto congiungimento delle reti ferroviarie siciliane, a mezzo d'un tracciato che innestandosi al tronco Roccapalumba, percorrendo Vallelunga, e passando per Caltanissetta, raggiunga la linea di Catania. »

Avvi finalmente l'ordine del giorno Pissavini:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, passa all'ordine del giorno. »

LA PORTA, *relatore.* La Commissione si trova riunita sopra per affare d'ufficio, per la legge generale del bilancio, e non c'è qui che il solo relatore.

PRESIDENTE. Ma è il relatore che risponde per tutti, ed è quello che deve esporre la sua opinione.

LA PORTA, *relatore.* La Commissione generale del bilancio, come ebbi a dichiarare, non prese iniziativa sulla questione dei tracciati; invocò l'acceleramento della congiunzione nell'interesse generale dell'isola e dello Stato, l'iniziativa spetta al potere escutivo, il ministro dei lavori pubblici oggi l' ha con molta opportunità e con molta prudenza assunta mercè le sue dichiarazioni, poichè egli ha dichiarato l'opportunità e la convenienza delle due linee, nonchè l'urgenza di affrettare i lavori di quella delle Caldare, per cui vi sono pronti i progetti, e la necessità di un progetto di legge per completare lo stanziamento dei fondi necessari alle due linee.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Sarà il ministro che risponderà.

LA PORTA, *relatore.* Dietro queste precise dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici io dichiaro di accettare a nome della Commissione quella proposta la quale prenderà atto di queste dichiarazioni.

PRESIDENTE. Dunque accetta l'ordine del giorno Pissavini.

LA PORTA, *relatore.* La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'ordine del giorno dell'onorevole Bordonaro.

Coloro che lo appoggiano sono pregati di alzarsi.

(Non è appoggiato.)

BORDONARO. Ho domandato la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BORDONARO. Io ho chiesto di parlare per fare una dichiarazione. Io stava per ritirare il mio ordine del

giorno, perchè non è altro che il sunto delle dichiarazioni del ministro.

In quell'ordine del giorno io non faceva altro che completare ciò che il ministro ha esposto alla Camera.

Quindi lo ritiro prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, e mi associo a quelli cui sta a cuore l'interesse dell'isola.

PRESIDENTE. Facessero tutti così! (*Ilarità*)

L'ordine del giorno dell'onorevole Friscia non è accettato dalla Commissione; domando se è appoggiato.

Coloro che lo appoggiano sono pregati di alzarsi.

(È appoggiato.)

L'onorevole Friscia ha facoltà di svolgerlo.

All'ora in cui siamo pregherei di volere essere breve, l'argomento essendo stato svolto da due giorni.

FRISCIA. Sarò brevissimo.

Io sono lieto che il mio ordine del giorno si accordi perfettamente col concetto che ha svolto l'onorevole relatore della Commissione, il mio amico La Porta.

L'onorevole La Porta conchiudeva il suo discorso su questa parte del bilancio dei lavori pubblici dicendo che nella soluzione di questa questione non si abbia a guardare ad interessi speciali dell'una o dell'altra provincia della Sicilia, ma che si debba guardare agli interessi generali...

LA PORTA, *relatore.* Non ho detto questo; tutt'altro.

Domando la parola.

FRISCIA... dell'isola, e questo è quello che io diceva nel mio ordine del giorno, che ho presentato alla Camera appunto dopo che fu presentato e svolto l'ordine del giorno dell'onorevole Morana, e dopo che aveva parlato, su questa questione, l'onorevole Indelicato.

Io mi accorsi allora che la questione più che esser messa nella sfera serena degli interessi generali, si era fatta discendere nella sfera molto difficile e pericolosa degli interessi speciali...

MORANA. Domando la parola per un fatto personale.

FRISCIA... dell'una o dell'altra provincia.

Ora, come interesse generale dell'isola, che è conforme all'interesse generale della nazione, non c'è, al riguardo della questione che ci occupa, se non se una linea la quale tagliando l'isola per mezzo metta in comunicazione diretta Palermo e Catania in modo che tutte le altre linee secondarie possano facilmente allacciarsi e congiungersi colla linea principale dal nord al sud; dall'est all'ovest della Sicilia. Su questo concetto mi pareva basato l'intendimento legislativo che incarnò, a cominciare dal primo decreto del Dittatore in Sicilia, tutte le altre leggi speciali sulla principale linea ferroviaria anche non contenendo determinazioni di punti di contatto o percorrenze specificate, che si seguirono sino al 1870.

Quindi io stabilivo nel mio ordine del giorno che si dovesse continuare in quest'intendimento di fare, cioè, prima la linea che congiunga più direttamente Palermo con Catania, salvo poi ad attendere alla soddisfazione di altri interessi che io non dissentirei che venissero soddisfatti.

Qual ragione in effetto potrebbe rendermi avverso agli interessi della provincia di Girgenti, se le finanze del regno d'Italia si trovassero in tale condizione da poter fare di meno di 18 o 20 milioni per costruire, invece che una, due linee?

Si facciano, ripeto, le due linee, ma resti intanto assodato, che nell'interesse della Sicilia, nell'interesse dell'Italia, stia, che occorra prima sia fatta la linea diretta che congiunga Palermo con Catania; ciò che del resto trovasi stabilito dalle leggi che regolano attualmente questa materia.

E questo è quello che io raccomando alla Camera ed all'onorevole ministro che sia fatto, senza per niente oppormi al soddisfacimento dei bisogni e degli interessi della provincia di Girgenti.

Siccome poi, trattandosi della linea delle Caldare, ho inteso ripetere che essa costituisca un bisogno ed un interesse della provincia di Girgenti, così mi è mestieri di fare, ad onore del vero, la seguente dichiarazione:

Il circondario di Sciacca e molta parte del circondario di Bivona, che concorrono a formare la provincia, che si intitola da Girgenti, sono affatto disinteressate nella linea delle Caldare, come lo è anche Licata, che sta a levante da Girgenti.

Si faccia adunque giustizia secondo gli interessi generali della nazione, si esegua la legge nelle sue particolari determinazioni, nè si trascurino poi ove si possa e si creda indispensabile, gli interessi particolari delle singole città del regno.

MORANA. Ho domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Allora per un fatto personale devo darla prima all'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Rinuncio. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morana.

MORANA. L'onorevole Friscia ha voluto lasciare supporre che io abbia portata la questione sopra un terreno d'interessi individuali, anzichè di interessi generali. (*No! no!*)

Sì, l'onorevole Friscia ha detto precisamente questo. Debbo però far osservare alla Camera che sono

appunto il solo che ha portato la questione sopra un terreno affatto generico, sopra un terreno più che appartenente ad una provincia, appartenente all'intera Sicilia. Con questo avrei esaurito il mio fatto personale...

PRESIDENTE. Ed allora? Ci sono gli altri iscritti, onorevole Morana. Ella pregiudicherebbe i diritti degli altri.

MORANA. Spero che mi darà la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Dopo.

MORANA. Va bene.

PRESIDENTE. Ora, viene l'ordine del giorno dell'onorevole Di Pisa. Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Ha facoltà di svolgerlo. Anche a lei le raccomando la massima brevità.

DI PISA. Il mio ordine del giorno è stato presentato, dopo aver preso conoscenza di quello svolto ieri dal mio amico Morana. Egli domanda all'onorevole ministro, di presentare un disegno di legge il quale regoli il congiungimento delle due linee; quella diretta da Palermo a Catania pel centro dell'isola e quello delle Caldare che piuttosto si accosta a Girgenti.

Ora io faccio a me stesso questa domanda. Ma perchè un progetto di legge per tutte e due le linee mentre mi pare, come ha dimostrato l'onorevole mio amico Friscia, la legislazione attuale già provvede per la centrale linea diretta?

Ora, se noi l'abbiamo questa legge, la quale per 17 anni non è stata eseguita, perchè domandare al ministro che ci presenti una legge appunto per la esecuzione di una legge esistente che senz'altro deve essere eseguita?

Per questo lato quindi l'ordine del giorno del mio amico l'onorevole Morana è per lo meno superfluo.

Convengo però nell'idea sua inquantochè sembrami che un disegno di legge sia necessario affinchè si costruisca la linea delle Caldare. Se il ministro crede di poter costruire l'una e l'altra linea non sarò io che mi opporrò. Tuttavia, lo ripeto, per la linea delle Caldare solamente c'è bisogno di un disegno di legge, perchè per la linea interna diretta tra Palermo e Catania noi abbiamo una legge fin dal 1860.

Sono uniti a quest'ultima linea gl'interessi generali dell'isola, onorevole ministro. Garibaldi quando venne in Sicilia non lasciò scorrere nemmeno un mese e fece quel decreto, perchè Garibaldi intese quali erano i bisogni della Sicilia, quali erano i bisogni generali che si manifestavano nello spontaneo entusiasmo della rivoluzione, e quando ancora gli interessi speciali dell'una o dell'altra provincia non avevano fatto capolino, e molto meno si erano ingigantiti. È di linea diretta da Palermo a Catania per Caltanissetta e con sola diramazione sopra Girgenti che parla il decreto dittatoriale del 25 giugno 1860.

Allora furono gl'interessi dell'isola che persuasero Garibaldi, l'abbiamo sentito più volte ripetere, ma nulla abbiamo visto operare.

Io quindi propongo questo mio ordine del giorno quasi come emendamento all'ordine del giorno Morana. Non mi oppongo a che sia costruita l'una e l'altra linea; però, siccome per la linea interna abbiamo una legge, così credo che ci sia semplicemente bisogno di un progetto di legge per la linea delle Caldare.

L'onorevole mio amico La Porta dice: io difendo gl'interessi dell'isola: e lo credo. Credo anch'io che sia bene si costituisca l'una e l'altra linea: però egli, tutte le volte che parlò di questo benedetto tracciato ferroviario, non ci fece che l'apologia del tracciato delle Caldare. L'ha fatta anche questa volta. Nella sua relazione egli ci presentò alcuni documenti che paiono diretti unicamente a questo scopo. Io mi ricordo che, allorquando nell'anno scorso l'onorevole La Porta disse che Palermo e Girgenti si erano uniti in un amplesso di concordia per l'una e l'altra linea, chiesi di parlare per fare una dichiarazione. Dissi allora all'onorevole La Porta ed alla Camera che l'accordo della popolazione delle provincie di Palermo e Caltanissetta colla città di Girgenti doveva ritenersi vero in questo senso, a condizione cioè che fosse eseguita anzitutto la linea interna, che è quella la quale interessa l'isola intera. Ma avverrebbe diversamente se noi ora accettassimo le dichiarazioni testè fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; ed io è con rincrescimento che devo alla mia volta dichiarare che non posso rimanerne soddisfatto.

L'onorevole ministro vuol costrurre con precedenza la linea delle Caldare, e con questo, se male non mi appongo, se male non ho raccolte le sue parole, egli intende che la legge abbia la sua esecuzione, pur considerando che la somma bisognevole per le due linee sia eccessiva nelle condizioni del nostro bilancio. Laonde noi saremo nella necessità di presentare poi un altro disegno di legge per la tanto desiderata linea diretta. Ma noi non crediamo ciò necessario, perchè la legge ha già provveduto a questa linea, la quale dovrebbe già essere a quest'ora terminata da tanto tempo. Ecco perchè non posso, con mio dispiacere, accettare l'ordine del giorno col quale si prende atto delle dichiarazioni del Ministero.

Conchiudo quindi facendo osservare all'onorevole

ministro dei lavori pubblici e anche all'onorevole presidente del Consiglio, che se non trovavasi in Sicilia quando fu pubblicato il decreto del quale ho parlato, coprendo in quell'anno l'alto ufficio di prodittatore potè apprezzare i bisogni genuini di quelle popolazioni; concludo, ripeto, che la linea delle Caldare è una linea d'interesse provinciale, e che la linea interna è la sola linea reclamata dall'interesse generale dell'isola.

E quando parlo di linea interna, non intendo parlare assolutamente del tracciato che da Roccapalumba passando per Vallelunga tocchi Caltanissetta, come nell'anno scorso, quando era in voga il tracciato così detto delle Due Imere, io non volli nemmeno entrare nelle particolarità di quel tracciato.

Onde il Governo per sopravvenute difficoltà tecniche nel corso degli studi non sia costretto a perdere tempo informandone nuovamente la Camera, io invece dico al Ministero: eseguite la legge per una linea diretta per Catania, ed interna per l'isola; e non aggiungo altro.

La scelta del tracciato sarà il risultamento degli studi tecnici; e siccome nello scorso anno, uniformandomi al parere degli uomini d'arte che sembrava preferissero allora il tracciato delle Due Imere, non accennai al tracciato per Vallelunga, così ora che l'onorevole ministro assicura che questo tracciato sia preferibile, per la minore percorrenza chilometrica, per la minore spesa e per minori difficoltà tecniche, non mi permetto di ritornare al tracciato delle Due Imere.

Anzi, se dovessi incaricarmi degli studi e del progetto dell' ingegnere Cavallari dovrei pregare l'onorevole ministro, onde impartisca l'ordine agl' ingegneri governativi che studino la possibilità di avvicinare sempre più il tracciato al comune di Santa Caterina Villarmosa.

Terminando, mentre mantengo il mio ordine del giorno, mi dispiace dover dichiarare dalla mia parte che non posso accontentarmi delle dichiarazioni del ministro, e tanto più son costretto a farlo, perchè se il mio timore verrà a verificarsi, poi non abbia la responsabilità di non aver dichiarato quello che sento: cioè che se si farà la linea delle Caldare le giuste esigenze dell'isola non saranno più soddisfatte.

PRESIDENTE. Penultimo è quello degli onorevoli Muratori e Favara.

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Badi di essere breve, onorevole Muratori, perchè vorrei finirla col bilancio.

MURATORI. Sarò brevissimo.

Dovrò dire due parole all'onorevole ministro, perchè credo che le sue dichiarazioni siano state fraintese.

Il quesito che si propone alla Camera è duplice, il tracciato da un lato, e lo stanziamento dei fondi dall'altro.

Perciò che riguarda il tracciato io sono della stessa opinione dell'onorevole La Porta, la quale parmi la vera e la più corretta. La scelta del tracciato non è della competenza della Camera, esso deve essere deliberato dal potere esecutivo, sempre però in armonia al concetto stabilito dalla legge. Allora è necessario il voto della Camera, quando il tracciato da prescegliersi venisse a modificare la legge. Ora non intendo contrastare la costruzione delle due linee, il mio ordine del giorno ha bensì altro scopo.

L'onorevole ministro ha parlato della necessità delle due linee, ma ha avanti tutto riconosciuto che la linea in armonia con le leggi del 1870 e del 1860 sarebbe quella che direttamente congiunge Palermo a Catania per Vallelunga e Caltanissetta. Questo il primo concetto dell'onorevole ministro. Tanto è ciò vero che soggiungeva nel suo discorso, che la linea delle Caldare si discosta per circa 60 chilometri, se male non mi appongo.

Da questo principio, quale la conseguenza? Che per la costruzione di questa linea diretta il ministro non ha bisogno di alcun speciale disegno di legge, mentre non è che la retta esecuzione delle leggi precedenti.

Ciò posto, si determini pure il ministro per l'altra linea; noi, ripeto, non lo contrasteremo; richiediamo solo dalla riconosciuta lealtà dell'onorevole Zanardelli la esplicita dichiarazione che la prima linea ad eseguirsi serà la diretta Palermo-Catania, passando per Vallelunga e Caltanissetta.

E siccome i fondi stanziati in bilancio, sufficienti o no poco importa, erano stanziati unicamente per la esecuzione di questa linea, non puossi oggi invertire il fondo per altra linea da approvarsi.

Domando quindi al Ministero che, pur presentando il disegno di legge per l'altra linea Caldare, esegua al più presto la linea diretta coi fondi stanziati in bilancio.

In una parola, il mio concetto è questo: per la linea diretta il Ministero non ha bisogno di un progetto di legge; necessita per la linea delle Caldare, perchè quest'ultima viola il concetto legislativo del 1870. I fondi stanziati in bilancio sono per la linea diretta, e quindi la garanzia che noi richiediamo per l'esecuzione di questa linea è la esplicita dichia-

razione del Ministero per non dar luogo ad equivoci.

Se l'onorevole ministro farà questa dichiarazione, io non esiterò a ritirare il mio ordine del giorno ed associarmi a quello dell'onorevole Pissavini; in caso contrario dovrò insistervi.

PRESIDENTE. Finalmente viene l'ordine del giorno dell'onorevole Tumminelli.

Coloro che l'appoggiano favoriscano d'alzarsi.

(È appoggiato.)

L'onorevole Tumminelli ha facoltà di parlare.

Rivolgo anche a lei la stessa preghiera.

TUMMINELLI. Sarò brevissimo.

Io ero nell'ordine delle idee svolte con tanta eleganza, e formulate con tanta precisione, dal mio egregio amico l'onorevole Morana. Però, le franche e leali dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi hanno posto un momento sopra pensieri.

L'onorevole Zanardelli, ispirandosi a quell'affetto, ed a quei sentimenti di giustizia, che egli ha per le questioni siciliane, manifestava testè alla Camera intorno all'ardente questione del tracciato ferroviario dell'isola, che se una linea solamente dovesse eseguirsi, sceglierebbe senza alcuna titubanza il tracciato Vallelunga-Caltanissetta, studiato dagli egregi ingegneri Saverio e Salvadore Cavallari.

Se non che l'onorevole ministro, il quale studiò personalmente la questione ferroviaria in Sicilia, ebbe ancora a manifestare un altro grave proposito. I centri dell'isola e la città di Palermo, sentono imperioso il bisogno d'essere presto congiunti. E poichè il metodo più spedito di congiunzione potrebbesi rinvenire nell'esecuzione del tracciato Caldare-Canicatti, l'onorevole ministro ne traeva il corollario che se due linee dovessero e potessero essere decretate, allora dovrebbesi anzitutto provvedere al rapido congiungimento della città di Palermo coi centri della Sicilia, costruendo celeremente la linea Caldare-Canicatti.

Io rendo le più vive grazie all'onorevole ministro pei sentimenti di affetto che lo legano alla Sicilia, e che egli primo affermò, in una solenne occasione, in un patriottico banchetto.

Frattanto l'onorevole Zanardelli alla esplicazione netta e leale dei suoi propositi non si arrestava: ma proseguendo nello svolgimento delle sue idee, partecipava alla Camera dei rilievi che sono di grave momento, perchè attinti ad informazioni ed a rapporti ufficiali di uomini eminentemente competenti.

L'onorevole Zanardelli ha manifestato che, giusta gli studi fatti con coscienza e con zelo dall'egregio ingegnere cavaliere Billia, incaricato dal Governo di esaminare il progetto Cavallari, il congiungimento dal tronco Roccapalumba fino alla stazione Xirbi costerebbe allo Stato venti milioni e mezzo; ed il congiungimento medesimo, fino alla stazione di Caltanissetta, implicherebbe la spesa di 23 milioni.

Pervenuto a questo punto del mio ragionamento, io debbo francamente, e senza mistificazioni, dichiarare che se il tracciato Vallelunga, di cui non solo l'onorevole ministro, ma gli uomini più competenti ne riconoscono l'aggiustatezza, la convenienza e la necessità, perchè risponde a tutti i criteri a cui sono informate le leggi organiche delle ferrovie siciliane, verrà adottato dal Governo, potrà il Gabinetto seguirlo soltanto sino alla stazione di Xirbi? Mainò! Il Governo questo non potrebbe fare. La legge, e soprattutto le condizioni economico-industriali dei centri più popolosi dell'isola, lo vieterebbero. Infatti, la legge organica delle ferrovie siciliane, decretata dall'illustre dittatore Garibaldi, e svolta più tardi dall'onorevole Depretis, prodittatore dell'isola, ha sancito che il tracciato ferroviario siciliano dovrà partire da Palermo, passare per Caltanissetta, raggiungere Catania e poi spingersi sino a Messina.

Adunque la città di Caltanissetta non potrà essere trascurata nella esecuzione della linea centrale; la legge questo imperiosamente comanda; e se l'onorevole ministro ed il Gabinetto adotteranno il tracciato Roccapalumba e Vallelunga, a cui aspirano concordemente la città di Palermo, la provincia di Caltanissetta ed i centri dell'isola, non si potrà, senza arrecare offesa alla legge ed ai bisogni economici delle popolazioni siciliane, fermarsi alla stazione di Xirbi; è mestieri che si giunga a Caltanissetta, anzi, dirò colla legge, è forza che si passi per quella cospicua e laboriosa città, e poi si volga per Catania. Ed allora, secondo le relazioni ufficiali del direttore Billia, abbisognerebbe una spesa di 23 milioni.

Ora, se si volesse ad un tempo decretare la linea Caldare-Canicatti, che, giusta gli ultimi studi, si fa ascendere alla somma di 9 milioni, dovrebbesi sul bilancio dello Stato gravare la spesa, per le due linee, di 32 milioni.

Ma tutto questo è compatibile colle condizioni del nostro bilancio?

Io desidero di gran cuore che i patriottici concetti manifestati dall'onorevole Morana, e i propositi annunziati alla Camera dall'onorevole Zanardelli possano pienamente eseguirsi. Ma è dato a noi scongiurare le complicazioni che una crisi politica, o una contingenza economica, potrebbero arrecare al nostro bilancio?

Quello che sarà oggi affermato dalla Camera, con

un ordine del giorno, verrà più tardi effettivamente eseguito?

Signori, io su questo non posso in nessun modo fare a fidanza. Prudenza consiglia di guardare a tutte le possibili evenienze politiche e finanziarie. Ora, se delle contingenze che non è dato prevedere, venissero a dissestare il nostro bilancio, se una maggiore spesa non si potesse affrontare dalle finanze delle Stato, allora, una volta iniziata la linea tanto propugnata da Girgenti, noi ci troveremmo nella durissima necessità di doverci, e, forse per sempre, fermare alle Caldare. Il qual pericolo potrebbe sovrastarci se altri uomini assunti al potere venissero con intendimenti affatto diversi da quelli manifestati dall'onorevole ministro e dal Gabinetto Depretis.

Dunque io prego l'onorevole ministro a volersi attenere strettamente alle leggi organiche delle ferrovie siciliane. Io non chiedo molto: mi appago di quel tanto che ci è stato conceduto dalla legge, e soprattutto guardo al bilancio, anzi, cogliendo l'opportunità della presenza dell'onorevole presidente del Consiglio, ricorderò le parole solenni da lui pronunziate e divenute oramai memorande. Attendiamo al bilancio, non ne alteriamo le sue condizioni; non una lira di più, nè una lira di meno.

MINISTRO PER LE FINANZE. Non una lira di meno. (*Ilarità*)

TUMMINELLI. Tanto meglio.

Ora, se a noi non lice divinare tutte quelle contingenze per le quali si potrebbe essere astretti imperiosamente a contentarci di un solo tracciato, cioè di quello meno oneroso per le finanze dello Stato, e grandemente nocevole agli interessi dei centri dell'isola, io tengo al mio ordine del giorno, perchè parmi che esso proponga un tracciato che soddisfi alle esigenze della città di Palermo e delle provincie più produttive della Sicilia, come quello che seguendo la linea retta e centrale, contribuisce allo svolgimento del principio della libera concorrenza e vale a manomettere il monopolio.

Supponiamo, infatti, che il Governo decretasse definitivamente la costruzione delle due linee. In questa ipotesi, secondo i bisogni da tutti sentiti, dovrebbe anzitutto compiersi la linea Caldare-Canicattì.

Ma se più tardi, per contingenze politiche od economiche, o per cambiamento dell'indirizzo del programma di governo, si muterà pensiero, allora qualche altro uomo di Stato potrà alla sua volta far sosta, e pensare che alla Sicilia siasi, col tracciato Caldare, sufficientemente provveduto.

Allora sì, o signori, che noi più non potremmo ripetere, coll'onorevole relatore, che il bilancio dei lavori pubblici sia quel Codice che deve regolare con giustizia distributiva gli interessi economici di tutte le popolazioni.

MORANA. Contrariamente al regolamento io sono stato obbligato a svolgere il mio ordine del giorno prima che parlasse il ministro...

PRESIDENTE. Onorevole Morana, su questo il regolamento non dice verbo. Gli ordini del giorno si svolgono dopo la discussione generale, ed i ministri parlano quando meglio credono.

MORANA. Onorevole presidente, io mi rassegno alla sua correzione; però rammento che è nell'abitudine della Camera che gli ordini del giorno si svolgano dopo le dichiarazioni dei ministri.

PRESIDENTE. Parli, faremo più presto.

MORANA. Per me l'ordine del giorno dell'onorevole Pissavini nasconde un equivoco, quantunque il proponente non l'abbia voluto. Ciò si rileva chiaramente dalla interpretazione che gli dà l'onorevole La Porta diversa a mio avviso dal criterio a cui s'ispirava l'onorevole Pissavini nel proporlo.

Io non posso convenire con l'interpretazione dell'onorevole La Porta, essendo affatto opposta alle dichiarazioni fatte dal ministro.

Il ministro ha detto che se si dovesse fare una linea sola, egli non esiterebbe punto a prescegliere la linea che da Roccapalumba va a Caltanissetta; l'onorevole La Porta invece, dichiarando di accettare in nome della Commissione l'ordine del giorno Pissavini, fa dire all'onorevole ministro che si farà dapprima la linea delle Caldare, quindi si presenterà la legge per l'altra linea.

Questo è perfettamente contrario a quanto ha espresso l'onorevole ministro, secondo quel che ho potuto raccogliere. Secondo le impressioni da me ricevute l'interpretazione delle parole del ministro è quella che ha loro data l'onorevole Muratori.

Io mi permetto peraltro di far osservare che naturalmente l'ordine del giorno dell'onorevole Pissavini è sorto appunto per troncare tutte le questioni che noi, disgraziatamente, andiamo facendo. Ciò mi è tanto più doloroso, in quanto che dai discorsi tenuti in particolare coi vari ministri risultava che il Ministero era disposto ad accettare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Lo dice lei, ma il ministro non l'ha detto.

MORANA. Abbia pazienza, onorevole presidente, non affermo che queste siano state le espressioni del ministro in quest'Aula, ma narro un fatto, che risulta a me come gli onorevoli ministri che siedono presentemente a quel banco. Essi, oso affermarlo, mi promisero che avrebbero accettato il mio ordine del giorno, il quale credo avrebbe offerto la

migliore soluzione della questione che stiamo trattando.

Volendo stare alle dichiarazioni che sono partite dal banco ministeriale, si potrà sperare di avere una linea ferroviaria, ma resteremo sempre nel vuoto, nell'incerto sul tracciato di questa linea; e mentre ora si parla di un tracciato, domani si potrà parlare di un altro, e non riusciremo mai ad intenderci.

Ora a me sembra che i miei colleghi potessero essere consenzienti in questo concetto che si dovesse tenere un'ampia discussione sui vari progetti di tracciato; e quando in seguito ne fosse stato prescelto uno per legge, si sarebbe tolto di mezzo ogni equivoco. La mia responsabilità è del resto salva; per tutt'altro l'assuma chi deve.

PRESIDENTE. Ancora un'ampia discussione? (*Ilarità*)

MORANA. Quindi non posso con mio rincrescimento, votare l'ordine del giorno Pissavini, perchè dà luogo ad una doppia interpretazione; ed aggiungo che se una io dovessi dargliene, mi atterrei a quella dell'onorevole Muratori.

Desidererei per altro conoscere quale interpretazione gli dia il ministro, affinchè, nel caso in cui l'ordine del giorno Pissavini potesse avere la precedenza, io possa risolvermi a votare in favore o contro, secondo che mi suggeriranno la mia responsabilità e la mia coscienza.

Però mi permetto di fare osservare che il mio ordine del giorno è per dire così, una sospensiva, poichè rimanda la risoluzione della questione a novembre, non pregiudica niente, e toglie al ministro la facoltà di cominciare i lavori in qualsiasi linea; anzi mette la Camera in possesso del diritto che poteva competere al Ministero in forza della legge precedente e l'obbliga a presentare una legge prima di intraprendere i lavori.

Da questo punto di vista, a me pare che il mio ordine del giorno, come proposta sospensiva, dovrebbe avere la precedenza. Per altro me ne rimetto interamente al criterio del presidente, salvo a dare il mio voto favorevole o no all'ordine del giorno Pissavini, dopo di aver appreso in qual senso lo interpreta l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

LA PORTA, *relatore*. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Ma la discussione generale è chiusa.

LA PORTA, *relatore*. Lo so, signor presidente, ma io a nome della Commissione ho accettato l'ordine del giorno Pissavini, e, poichè si è detto che quest'ordine del giorno è un equivoco, mi permetta l'onorevole presidente che io spieghi alla Camera e all'onorevole Morana come equivoco non ci sia.

Le bozze stenografiche contengono le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che sono state ascoltate con plauso dalla Camera.

Una voce. No!

LA PORTA, *relatore*. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha conchiuso, riconoscendo l'opportunità, anzi la necessità delle due linee; ha dichiarato l'urgenza di congiungere nell'interesse di Palermo le linee siciliane, di voler fare la linea di Vallelunga e presentare un progetto di legge per i *fondi* complementari di questa linea.

Io ho udito dire: noi vorremmo una legge.

Certamente, se potessimo avere una legge ora, io l'accetterei ben volentieri; ma, poichè le sedute della Camera volgono al fine, vuole l'onorevole Morana che per cinque o sei mesi, avendo un progetto esecutivo pronto per una linea, l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia le mani legate, e non congiunga le linee, per aspettare novembre o dicembre? È questo l'interesse di Palermo, è questo l'interesse dell'isola e quindi dello Stato?

Mi pare adunque che equivoco non ci sia, e che le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici debbano chiaramente emergere dalle bozze stenografiche, come ho detto in principio.

PRESIDENTE. Onorevole Pissavini, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

PISSAVINI. Lo mantengo e ne dico subito le ragioni. A sentire l'onorevole Morana sembra che si sia discussa, per due lunghe sedute, unicamente la questione della linea ferroviaria delle Caldare o di Cavallaro. Se l'onorevole Morana avesse posto mente alla pioggia ferroviaria d'interrogazioni che cadde sul capo dell'egregio Zanardelli, ed alle risposte franche e recise da lui date agli interroganti, avrebbe tosto compresa la portata del mio ordine del giorno che egli ha qualificato equivoco. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, oltre di avere trattata assai abilmente la questione ferroviaria delle Caldare, di Montedoro e di Cavallaro, per la quale accorsero in campo bene armati i deputati siciliani, ha parlato di molte altre ferrovie, fra le quali ricordo col massimo compiacimento l'esplicita sua promessa per quella Torino-Ivrea-Aosta la quale non arrecherà che un onere lieve al bilancio dello Stato.

Potrei enumerare altre assicurazioni date dall'onorevole Zanardelli ai diversi interroganti, ma non direi che cose note alla Camera.

Or bene, se così stanno le cose, io domando come l'onorevole Morana può impedire alla Camera di prendere atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici? Ma l'onorevole Morana vuole far supporre, non so poi con qual fondamento, che la Camera cadrebbe in un equi-

voco votando l'ordine del giorno da me proposto. Onorevole Morana, con tutto il rispetto alla sua opinione, mi auguro che tutti gli ordini del giorno siano sempre chiari e recisi come quello da me presentato.

Esso tende a concretare le molte promesse oggi fatte alla Camera dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e quando ricordo gli applausi che hanno tenuto dietro al suo forbito, nitido ed elaborato discorso, mi vado persuadendo sempre più che la Camera non deve e non può fare altro che prendere atto delle sue dichiarazioni. Forse l'onorevole ministro è andato sin troppo oltre nelle sue promesse. (*Interruzioni a sinistra*) Dico quello che sento, piaccia o non piaccia a chi mi interrompe. Il tempo dirà se male mi apponeva. Per me avrei promesso assai meno ed operato di più. Ad ogni modo gravi e dispendiosissime assicurazioni vennero date: ampie promesse vennero fatte: formali impegni vennero presi. Non ho motivo di porre in dubbio la parola del ministro dei lavori pubblici. Ho troppa stima di lui perchè un tal dubbio s'infonda nell'animo mio. Però non so come e quando potranno tradursi in atto le sue promesse quando mi si affaccia l'immane spesa a cui deve sobbarcarsi lo Stato per costrurre tutte le ferrovie chieste e promesse. E malgrado ciò nell'interesse del paese, e segnatamente di quelle provincie non ancora dotate di ferrovie, io non esitai a proporre un ordine del giorno, col quale si prende puramente e semplicemente atto delle dichiarazioni dell'egregio ministro dei lavori pubblici. Esso mentre non esclude la questione sollevata dall' onorevole Morana e da molti suoi amici, comprende virtualmente tutte le altre linee promesse dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici coll'elegante suo discorso. Io spero quindi che l'onorevole ministro, come già l'ha accettato la Commissione, non rifiuterà il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione degli ordini del giorno.

MORANA. Io spero che il ministro ci dirà qualche parola.

PRESIDENTE. Il ministro ha già parlato tre ore. (*Ilarità*)

Una voce a sinistra. Per tranquillare gli animi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io mi trovo in un grandissimo imbarazzo. Mi si dice che si vuol prendere atto delle mie dichiarazioni, ma le mie dichiarazioni sono complesse. Ora, come posso io scinderle? Io ho detto: se si deve fare una linea soltanto, credo che si debba fare la linea più breve e diretta siccome quella che risponde maggiormente alle esigenze positive della legge scritta, e siccome quella che risponde maggiormente agli interessi economici dei maggiori centri dell'isola. (*Benissimo! — Basta!*)

Ma io diceva: io domando alla Camera se nello interesse stesso dell'isola, non sia conveniente di far precedere un'altra linea che si fa più presto. (*Sì! No!*)

Ora io soggiungevo che riguardo a ciò la responsabilità del Governo è gravissima, inquantochè per una linea soltanto ha autorità esso stesso di ordinare l'esecuzione; mentre una volta che questa facoltà è esaurita, una volta che questa disposizione di legge è espletata, per l'altra linea occorre un progetto di legge.

Perciò io diceva: dopo che ho esposto il mio modo di vedere, la Camera giudichi e si pronunci. Ciò posto, se la Camera vuol prendere atto delle mie parole, non posso oppormi; ma nel medesimo tempo se la Camera vuol esprimere più chiaramente il suo pensiero, io sarò ad essa ancora più grato, che non ove si limiti a prendere atto delle mie parole.

LA PORTA, *relatore.* Dopo le ultime dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, io comprendo che l'onorevole Morana aveva ragione. Se la Camera si limitasse a prender atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che contengono una domanda, essa mancherebbe di dargli una risposta positiva. Io quindi mi trovo nella necessità di consentire con l'onorevole ministro dei lavori pubblici a prendere atto delle dichiarazioni per quanto riguarda tutte le altre questioni, ma per la domanda speciale intorno a questi tracciati l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Morana ha tutta la sua ragione d'essere; e siccome è quello che provvede a tutte e due le linee e che è stato svolto con un patriottismo degno della città di Palermo e dell'onorevole Morana che la rappresenta, prego la Camera di volerlo accettare.

PRESIDENTE. Secondo l'onorevole relatore bisogna votare tutti e due gli ordini del giorno.

LA PORTA, *relatore.* Precisamente.

PRESIDENTE. Ora abbiamo l'ordine del giorno Lovito.

Domando se sia appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Lovito ha facoltà di svolgerlo.

LOVITO. Se fosse al Ministero dei lavori pubblici o l'onorevole La Porta o l'onorevole Morana o l'onorevole Muratori, a nome della Sicilia proporrei che cedessero il posto all'onorevole Zanardelli.

L'onorevole Zanardelli è perfettamente estraneo a tutto ciò che costituisce la divergenza di opinioni

dei nostri colleghi di Sicilia, e che, anche a loro insaputa, sentono l'influsso di considerazioni più o meno locali.

Che cosa disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici?

Il ministro dei lavori pubblici ha detto: Se una strada si deve fare, per una strada ci ho già la legge, faccio questa: se se ne dovranno fare due, presenterò la legge.

È questa l'unica interpretazione che si deve dare alle parole dell'onorevole ministro.

Se fosse diversamente, signori, ma che pare a voi che l'escogitazione di contentare due persone che chiedonno la medesima cosa possa essere quella di dare a due persone due cose?

Ebbene, bisogna rimettersene al ministro dei lavori pubblici. Non si può risolvere la questione come faceva l'onorevole Morana: per finir tutto, facciamole tutte e due.

MORANA. Domando la parola per un fatto personale.

LOVITO. Mi rincresce tanto d'aver fatto... (*Interruzione*)

PRESIDENTE. Se l'onorevole Lovito avesse detto di voler rientrare nella questione, io non gli avrei accordato la parola, perchè chiusa la discussione generale si possono bensì presentare ordini del giorno, ma non tornare sul merito dell'argomento.

LOVITO. Io credeva che l'onorevole nostro presidente potesse fare questa riflessione anche all'onorevole Pissavini.

PRESIDENTE. L'onorevole Pissavini ha presentato il suo ordine del giorno prima che fosse chiusa la discussione generale.

LOVITO. Finisco dunque in ossequio dell'avvertenza dell' onorevole presidente, dichiarando che appunto perchè ho completa fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando s'adottasse il sistema di contentare tutti gli interessati, con fare le due linee, credo che un tale sistema dovrebbe pure prevalere per tutte le costruzioni ferroviarie dove ci sono due tracciati che si disputano la preferenza.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Metto ai voti l'ordine del giorno puro e semplice presentato dall'onorevole Lovito.

Quelli che intendono adottarlo, sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

Veniamo all' ordine del giorno dell' onorevole Elia.

L'onorevole ministro l'accetta?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Com'è concepito?

PRESIDENTE. Lo rileggerò:

« La Camera, ritenendo essere opera di utilità nazionale il completamento del bacino di carenaggio ed una maggiore escavazione del porto di Ancona, invita il Ministero a provvedervi, e passa all'ordine del giorno. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi riferisco alle dichiarazioni che ho già fatte riguardo alle escavazioni. Sono disposto d'effettuarle nei limiti espressi.

Quanto al bacino di carenaggio ho già detto le ragioni per le quali debbo limitarmi ad una dichiarazione sospensiva.

ELIA. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole signor ministro, e ritiro il mio ordine del giorno.

Raccomando però al signor ministro di volere studiare la questione del bacino di carenaggio, che, fra parentesi, è un'opera già incominciata, sotto il punto di vista della necessità del medesimo per la marina militare in casi di supremo interesse per la nazione.

PRESIDENTE. Viene finalmente l'ordine del giorno della Commissione.

Ne do lettura:

« La Camera confida che il Ministero vorrà unificare e regolare il servizio dei fari. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Passiamo ai capitoli.

Titolo I. *Spesa ordinaria. — Amministrazione centrale.* — Capitolo 1 (variato). Ministero (Personale), lire 709,200.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Polti.

POLTI. L'ora tarda imponendomi di essere brevissimo, mi limito, senza altre digressioni, a rivolgere una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per venire assicurato, come ne ho fiducia, se egli, a complemento ed in armonia a tutto un preconcetto sistema, nell'assetto definitivo dei nuovi ruoli organici, non tarderà a presentare un progetto di legge speciale sull'ordinamento del genio civile, che, rispondendo alle più legittime esigenze, soddisfi ad un tempo ai più giusti reclami di una onorata classe di funzionari, che perdura da 12 anni in una strana condizione di provvisorietà e in un vero stato di anomalia, colla più aperta contraddizione al disposto della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, articolo 366, secondo comma, che, nelle sue perentorie determinazioni si presenta ancora come lettera morta, per risolversi in un vero anacronismo, se si consideri che al principio dell'anno 1866 era fatto obbligo al Governo del Re di presentare al Parlamento un progetto di legge di definitivo ordinamento del corpo reale del genio civile e per il ruolo normale del personale.

Non è a dire se la Camera in ripetute occasioni

abbia insistito presso i passati Ministeri, richiamandoli all'adempimento di un obbligo sancito per legge.

Basta lo spigolare negli atti parlamentari per convincersene; come a me basta, per il momento, a sostegno del mio assunto, di riferirmi all'autorevole parola dell'onorevole Depretis, che, relatore del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici del 1873, in nome della Commissione, così esprimevasi:

« Noi abbiamo insistito e dobbiamo insistere sulla presentazione della legge per l'ordinamento del genio civile, perchè profondamente convinti essere l'attuale provvisoria di danno ad una classe di funzionari rispettabilissimi e veramente benemeriti. »

Nell'urgenza del provvedere, spetta ora all'operosità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di colmare la lacuna, per aggiungere un nuovo titolo di benemerenza alla sua intelligente operosità, presentando, a seconda delle promesse dichiarate dal Ministero nel dicembre ultimo decorso, una legge speciale di regolare e stabile ordinamento del real corpo del genio civile.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Prometto all'onorevole mio amico Polti che mi occuperò di quella ricostituzione a cui egli ha accennato.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. L'adozione dei nuovi organici dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici io spero che non farà nè dimenticare, nè di troppo aggiornare il riordinamento razionale e radicale dell'amministrazione stessa; il quale riordinamento io reputo assolutamente necessario ed urgente, se si voglia che il servizio dei lavori pubblici proceda con certezza, con sollecita regolarità e con economia per lo Stato.

Al riordinamento dell'amministrazione centrale suddetta si dovrà necessariamente connettere quello del corpo reale del genio civile. So bene che gli organici del genio civile furono stabiliti per legge. Ma credo che il ministro vorrà presentare un progetto di legge che riordini questo corpo, e che lo metta in armonia coll'amministrazione centrale.

Gli stipendi che attualmente hanno gli ufficiali superiori, ordinari e subalterni del genio civile non sono correlativi agli stipendi che hanno gli impiegati delle altre amministrazioni. Eppure si tratta di un personale che, nella sua maggior parte, ha una istituzione scientifica, che, prima di essere arrivato ad ottenere impiego nel corpo del genio civile, ha percorso per lunghi anni gli studi nelle Università e negli istituti scientifici. Quindi è un personale che merita speciali riguardi, ed è ben giusto che sia meglio retribuito, e ciò anche perchè, se si voglia conservare e acquistare allo Stato valenti ingegneri, è necessario di pagarli in corrispondenza alle loro funzioni importanti, e agli stipendi che attualmente comunemente si usano pel personale tecnico nelle grandi amministrazioni.

LA PORTA, *relatore.* Domando la parola.

CAVALLETTO. E rispetto a questi impiegati del genio civile, io non posso dimenticare di ripetere nuovamente la mia raccomandazione, affinchè sia migliorata la condizione intollerabile *degli impiegati d'ordine*, ai quali sono affidate le mansioni di protocollisti, di archivisti, di spedizionieri, ed anche di ragionieri, oltre quelle di scrivani, e i quali sono pagati collo scarso stipendio di lire mille all'anno. Impiegati che hanno mansioni delicate, non si può permettere che durino in servizio con così meschino e inadeguato stipendio, col quale non possono vivere colle loro famiglie. È necessario che, se non è possibile migliorare per legge subito la loro povera situazione, almeno con sovvenzioni, o con gratificazioni, provvisoriamente si provveda adeguatamente ai loro bisogni e in correlazione ai loro servizi.

In ultimo io devo ricordare al ministro un atto di riparazione, reclamato da molto tempo. Voi vi chiamate *ministri riparatori;* ebbene fate giustizia. (*Movimenti a sinistra*) E dico questo relativamente agli assistenti e sorveglianti stradali veneti, i quali non ancora sono parificati, nè posti in pianta normale e stabile.

Quando si fece, circa il 1860, la parificazione degli assistenti e dei sorveglianti stradali di Lombardia, questi furono tutti parificati agli assistenti misuratori del genio civile. Ora dal 1867 sino ad oggi cotesta classe di personale subalterno, nelle provincie venete, attende che sia stabilita legalmente la sua situazione.

So che fu fatto un regolamento il quale obbligherebbe questa gente a subire un esame di idoneità, che presuppone concorrenti giovani e informati ai nuovi ordinamenti scolastici delle scuole tecniche, ma *questo regolamento* è posteriore all'annessione delle provincie venete al regno d'Italia, e non può avere valore retroattivo.

Io credo che sia di tutta giustizia che quel trattamento che si usò agli assistenti ed ai sorveglianti stradali di Lombardia, sia usato egualmente agli assistenti ed ai sorveglianti stradali del Veneto.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere queste mie raccomandazioni, e provvedervi di conformità.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ho già detto che deve aver luogo, a seconda degli obblighi che

ci ha imposto la Camera, l'organizzazione definitiva del personale sia del Ministero, sia del corpo del genio civile. In questa circostanza terrò conto delle osservazioni dell'onorevole Cavalletto.

LA PORTA, *relatore*. Dopo la dichiarazione del ministro poco mi resta da aggiungere relativamente alle osservazioni fatte dagli onorevoli Polti e Cavalletto. Certamente i nuovi ruoli organici, che saranno i veri definitivi ruoli organici dell'amministrazione (poichè quelli già votati non furono che un modo di miglioramento provvisorio dello stipendio degli impiegati), devono aver per base la distribuzione e l'organizzazione razionale dei vari servizi, tanto dell'amministrazione centrale, quanto del genio civile, i quali da molti e molti anni reclamano un provvedimento definitivo, cioè un ordinamento razionale del corpo del genio civile.

Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici, come gliene fa obbligo la legge sugli organici già votati col bilancio definitivo del 1876, deve presentare coi bilanci di prima previsione del 1878 gli organici definitivi, ed egli porrà a base di questi l'organizzazione e la distribuzione dei servizi pubblici.

Sarà allora il caso anche di parificare la situazione degli assistenti e sorveglianti stradali delle provincie venete a quella che si trova in atto nelle altre provincie del regno.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione, il capitolo primo *Ministero* (Personale), s'intenderà approvato nella somma di lire 709,200.

(È approvato.)

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

LEARDI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione generale sul bilancio definitivo. (V. *Stampato*, n° 82-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

I capitoli 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 non furono variati.

Capitolo 13, variato. Concorso per opere idrauliche consortili (3ª categoria), giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici, lire 105,636 34.

(È approvato.)

Capitolo 14-15...

CERULLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che?

CERULLI. Prendo la parola su questo capitolo per fare una viva raccomandazione all'onorevole signor ministro, sperando che egli mi ascolterà ora, come sempre, benignamente, giacchè questo è suo costume, tanto più che io ora non gli chieggo nè ferrovia, nè strada, nè porto, e molto meno lo minaccio di fare un discorso... (*Oh! oh!*)

Io raccomando all'onorevole ministro di volersi occupare d'una grave questione, quale è quella della *delimitazione degli alvei nei fiumi o torrenti a sponde variabili od incerte*.

L'articolo 166 della legge vigente sulle opere pubbliche dispone che nel caso di alvei a sponde variabili ed incerte, la linea, o le linee fino alle quali dovrà intendersi estesa la proibizione di fare opere o ripari a difesa delle sponde, e dei fondi privati giacenti lunghesso le rive, saranno determinate, *anche in caso di contestazione*, dal prefetto, sentiti gli interessati.

Io non discuto ora questo articolo di legge; fo però a proposito di esso le mie più ampie riserve, massime perchè ricordo che l'articolo 454 del Codice civile, di promulgazione posteriore alla legge speciale dei lavori pubblici, prescrive che il terreno abbandonato dall'acqua corrente cede al proprietario confinante per diritto di alluvione, e senza che il confinante dell'opposta riva possa reclamarlo.

Ma io dico, anche ammesso che le due disposizioni citate, benchè contraddittorie tra di loro, debbano coesistere, è necessario però che si provvegga alla loro esatta attuazione, a tutela del pubblico e del privato interesse.

Per far ciò è indispensabile che si dia una buona volta mano all'opera importantissima della fissazione o limitazione degli alvei nei fiumi e torrenti, massime in quelli che corrono a moto incomposto e disordinato.

Ed io ravviso tanto più l'importanza di questo provvedimento, inquantochè conosco che in alcune provincie, e più specialmente in quella dove io abito, si viene dall'autorità governativa impedendo ai privati le arginazioni a difesa dei propri fondi, o per capriccio di qualche ingegnere, o per denunzie di danni (veri o supposti che essi siano) da parte di proprietari riverani, e dell'opposta sponda.

Questo stato di cose è illegittimo e merita un riparo.

A parte, ripeto, qualunque disquisizione sui dritti che lo Stato ha, o non ha sui fiumi o torrenti, e loro sponde, anche concedendo che li abbia tutti, non può ammettersi però che esso voglia accrescere tuttodì la sua proprietà, col danneggiare, e coll'usurpare quella dei privati frontisti, e che voglia persino impedire che essi difendano i loro fondi, contro le irruzioni dell'elemento.

Eppure questo avviene, ed io potrei citarvi dei fatti, in cui dovrei porre in rilievo come l'insipienza e l'indiscreto zelo di taluni ufficiali governativi, e lo smodato interesse di proprietari corriverani, abbiano trovato facile appoggio nelle autorità prefettizie, e come siansi commessi, nella mia provincia,

atti vandalici e dissennati, ed anche, ciò che più è rincrescevole, non estranei del tutto a spirito di parte.

Ma, e la continenza prefissami dal capitolo del bilancio, che si discute, e l'indole mia poco corriva a rivelazioni, e tenera soprattutto della personale dignità me ne fanno astenere.

Io dico dunque all'onorevole ministro in poche parole, giacchè non posso d'altra parte dubitare che egli si renda debito conto della portata della quistione da me sollevata:

C'è, o non c'è, l'obbligo nella amministrazione di procedere alla delimitazione e determinazione *preventiva* degli alvei nei fiumi e torrenti a sponde variabili ed incerte? E badate che io accentuo l'aggettivo *preventiva* perchè ritengo ciò conforme allo spirito dell'articolo 166 testè ricordato.

Se questo obbligo c'è, ed allora adempitelo.

O non c'è, ma allora non vi cacciate in mezzo alle quest'oni, che sorgono tra i privati.

Io so che forse voi vi trincerate nel dire *che solo in caso di contestazione insorta, o che insorga*, vi tenete obbligati ad intervenire, anche per ragione di spesa.

Ma io non posso accettare questa massima, perchè mi preme che i guai non avvengano; non già che, dopo avvenuti, debbano ripararsi.

Io sono poi persuaso che voi, nostri amici, che sedete al governo della pubblica cosa, siete animati da sinceri sentimenti di equità e di giusta tutela degli interessi dei cittadini; inoltre ritengo che dovete eseguire la legge.

Ora io ve le ho ricordate le disposizioni legislative, in forza delle quali è demandato al prefetto di procedere a determinare l'estensione degli alvei dei fiumi e torrenti, non solo in caso di contestazioni, ma in tutti i casi, e per regola generale.

Dunque perchè si indugia?

La questione come vedete è importantissima, e dovrebbe anche avere la precedenza su molte altre nei vostri studi, perchè lo Stato ha in questa una grande responsabilità.

In tutte le questioni di proprietà, in tutto ciò dove entra *il mio* ed *il tuo*, non si è mai solleciti abbastanza per provvedere; in questa poi tutt'altro che sollecitudine, vi è abbandono, e le cose corrono come Dio vuole. Alcuni proprietari edificano all'impazzata; guerreggiano tra loro per contrastarsi pochi metri di ghiaia fluviale a carissimo prezzo.

Altri accorti e prudenti difendono il proprio da buoni cittadini e padri di famiglia, nè recano offesa all'altrui; ma essi devono pregare il Cielo di non inciampare in qualche bel muso, cui piaccia un dì, decretare la distruzione di un'opera che tante fatiche costò, e tanta spesa!

Tutto ciò, ripeto, è intollerabile, e quindi io riassumo queste mie poche parole nella seguente proposizione:

« Raccomando al signor ministro che provvegga alla delimitazione e confinazione degli alvei dei fiumi e torrenti a corso variabile od incerto, nei sensi di legge. »

Attendo da lui una parola di risposta.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Risponderò io per l'onorevole mio collega, il ministro dei lavori pubblici, all'onorevole Cerulli, il quale vorrebbe l'applicazione in tutto lo Stato del disposto dall'articolo 166 della legge sulle opere pubbliche. Egli vorrebbe che i prefetti, i quali sono dalla legge incaricati della delimitazione delle acque dei fiumi a corso variabile, addirittura in tutto lo Stato venissero ad eseguire questa operazione della delimitazione.

CERULLI. È la legge.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma, onorevole Cerulli, la legge la intende lei così. Ma sa che se si dovesse eseguire questa operazione a riguardo di tutti i torrenti a corso variabile su tutta la superficie dello Stato, probabilmente nè io, nè lei, saremmo vivi quando l'operazione sarebbe eseguita.

CERULLI. Ma intanto si può cominciare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Interpretiamo la legge nell'ordine delle cose possibili.

Quando nasce contestazione, è obbligo assoluto del prefetto di venire alla delimitazione dell'alveo del fiume a corso variabile; ma quando non c'è contestazione, a che vogliamo imporre lo Stato questa grandiosissima operazione, la quale avrebbe poi per conseguenza anche una spesa notevole? Io intendo il concetto dell'onorevole Cerulli, e ricordo che si è sollevata la questione un'altra volta in questa Camera, e con un'idea anche più esatta, che sarebbe di rilevare l'alveo dei fiumi geometricamente e di fissare con capisaldi la loro larghezza legale e di tenere dietro ai mutamenti. Ma, Dio buono, abbiamo tante altre operazioni più importanti, che non siamo in grado di eseguire.

Contentiamoci di eseguire questa disposizione di legge, ogniqualvolta ne sorge il bisogno; se volessimo ottenere di più, intraprenderemmo un lavoro enorme, senza, lo creda l'onorevole Cerulli, un'utilità corrispondente.

CERULLI. Io non posso accettare in tutta la sua integrità ciò che disse l'onorevole presidente del Consiglio; ma comprendo che non è possibile di fare ora una lunga discussione sopra questo argomento.

Accetto intanto quella parte delle sue idee, con cui egli accennò al rilievo geometrico dei fiumi e torrenti; fece allusione al diritto che hanno i proprietari riverani di un fiume o di un torrente, d'ottenere, previa istanza, dall'autorità prefettizia, la delimitazione dell'alveo, e debbo per tutto il dippiù riservarmi di sollecitare dal Ministero, o dalla Camera, se così sarà mestieri, un più congruo provvedimento.

Per ora mi basta aver sollevato questa questione, e scorgere che le parole dell'onorevole presidente del Consiglio ne hanno accentuata anche più, la gravità.

PRESIDENTE. Non essendoci opposizioni il capitolo 13 s'intenderà approvato sulla somma di 105,636 lire e centesimi 34.

(È approvato.)

I capitoli 14, 15, 16 e 17, non sono variati.

Capitolo 18, variato. Escavazione ordinaria dei porti, lire 1,534,209 96.

DAMIANI. In bilancio rimangono senza collocamento lire 591,804 46 che avrebbero dovuto impiegarsi all'escavazione dei porti.

Io vorrei pregare l'onorevole ministro ad impiegare questa somma per il miglioramento di quei porti che maggiormente ne abbisognano.

È superfluo il dire all'onorevole ministro che con le disposizioni precedenti, le quali durano da anni, i porti particolarmente del mezzogiorno rimasero moltissimo trascurati, a tale che presentano oggi il bisogno di una maggiore attenzione da parte del Governo, e di un maggiore assegno.

Quanto alla maggiore attenzione mi è arra il grande affetto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha manifestato per le provincie meridionali, per il maggiore assegno mi sarebbe sufficiente garanzia in quest'anno la somma menzionata; la quale non essendo destinata ad altro scopo, preghe rei l'onorevole ministro a volerla collocare sui porti siciliani.

Giacchè ho la parola, pregherei altresì il signor ministro, dacchè tanto affetto dimostra per tutto ciò che si riferisce ai lavori pubblici nel nostro paese, e precisamente nelle provincie meridionali, intorno alle quali ci ha trattenuto con tanto interesse, a voler trovare il modo di affrettare quei piani che egli ha promesso alla Commissione del bilancio, acciò per l'avvenire possano i porti del regno ricevere quelle cure che sono necessarie a ripararli per una parte dall'abbandono in cui sono stati lasciati in questi ultimi tre anni, e per altra parte metterli in grado di giovare agli interessi della navigazione.

Un'ultima parola che si riferisce al materiale esistente delle escavazioni.

Il signor ministro ha dato spiegazioni alla Commissione per tutto ciò che ha rapporto a questo materiale.

Io spero che egli spingerà gli studi in guisa che il servizio delle escavazioni non abbia ad essere una illusione, come sarebbe se dovesse essere affidato al materiale esistente.

Mi piace di dire che il collocamento dei fondi destinati per la escavazione, tanto bene indicati dalla Commissione, debba pure trovare il suo posto nei prossimi bilanci, inquantochè quando vi sarà distinta la somma per ciascuno dei porti del regno, si troverà modo di allontanare l'apprensione che possano essere i vari porti trattati con due pesi e due misure, e l'amministrazione anche da questo lato procederà più spigliata.

Non aggiungerò altro, neppure, malgrado ne avessi ferma intenzione, per manifestare la mia completa fiducia nel ministro dei lavori pubblici, sopratutto dopo il suo splendido discorso, per il quale tutti i deputati delle provincie meridionali devono sempre meglio affidarsi alla sua solerzia e sapergli grado della cura in cui mostra di averle.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Venturi.

VENTURI. Io non ho che una raccomandazione a fare all'onorevole ministro, e la faccio in nome di Civitavecchia e in nome di Roma.

Il porto di Civitavecchia è l'unico porto che Roma possegga.

In mezzo alle belle illusioni che ci si fanno concepire del mare condotto a Roma, e che forse si verificheranno, l'unico porto che provvede Roma di carbon fossile e d'altro si va riempiendo per l'assoluta trascuranza in cui è lasciato da molto tempo, a tale che i bastimenti fra breve non potranno più approdarvi.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà prendere nota della mia raccomandazione, trattandosi specialmente di una spesa, la quale, una volta fatta, non si dovrà ripetere, perchè quello di Civitavecchia non è un porto molto soggetto ad interramenti ed è soltanto per l'abbandono in cui fu sempre che è oramai ridotto al punto di cominciare a ricusare l'ingresso a qualche bastimento.

OMODEI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ringrazio l'onorevole Damiani delle gentili parole che mi rivolse e che attribuisco soltanto alla sua amicizia.

Del resto può rimanere certo che nel progetto che verrà presentato riguardo ai porti, sarà tenuto conto di questa necessità e di questa speciale opera a cui ha alluso.

Nello stesso tempo rispondo all'onorevole Ven-

turi, che quanto alle escavazioni dei porti me ne rimetto a ciò che io dissi rispondendo all'interrogazione dell'onorevle Borruso riguardo al Porto d'Anzio, ma forse l'onorevole Venturi non era presente alla Camera; quindi assicuro l'onorevole Venturi che saranno presi gli opportuni provvedimenti riguardo al porto di Civitavecchia.

PRESIDENTE. L'onorevole Omodei ha facoltà di parlare.

ROMANO G. D. L'ho domandata io la parola.

PRESIDENTE. Ma l'onorevole Omodei prima di lei, se non m'inganno.

ROMANO G. D. No, l'ho domandata prima io.

PRESIDENTE. Allora parli lei.

ROMANO G. D. Prego l'onorevole ministro a prendere un qualche provvedimento onde il porto del Granatello a Portici sia in qualche modo riparato. Quel municipio dopo avere fatta una spesa enorme, non avendo ora le macchine per l'escavazione del porto, ha domandato al ministro dei lavori pubblici il permesso di servirsi dei cavafondi che il Governo fornisce ai comuni marittimi. Quel sindaco, il distinto e benemerito cittadino signor Leone, ne ha fatto le maggiori premure. Prego perciò il Governo a tenere conto di questa bisogna e a provvedervi.

E, poichè ho la parola, anche io imitando il collega che mi ha preceduto, ringrazio l'onorevole ministro delle bellissime dichiarazioni e promesse che testè ci ha fatto.

Una volta che l'onorevole ministro, per le nuove costruzioni delle ferrovie, vuole proporre, al riaprirsi della Sessione, un progetto generale informato ai duei grandi procardici che ho sempre qua dentro propugnato, perequazione nei benefizi come nei pesi, e tutte le ferrovie devono mirare al loro centro Roma, senza badare se per esse vi siano o pur no state leggi precedenti, io non posso che essere ben lieto. L'Appulo-Sannitica, ne sono pienamente convinto, sarà la prima a costruirsi.

PRESIDENTE. L'onorevole Omodei ha facoltà di parlare.

OMODEI. Mentre siamo nel campo delle raccomandazioni...

PRESIDENTE. Siamo alle escavazioni dei porti. (*Ilarità*)

OMODEI... prendo occasione per rivolgere io pure una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli già mi ha compreso, è del porto di Agosta che intendo parlare, porto abbandonato e al quale nessun sussidio è stato accordato dal Governo.

C'è una legge, è vero, dei lavori pubblici che lo ha classificato fra i porti di 4ª classe fino dal 1865, ma io credo che in questa classificazione si sia proceduto veramente con molta leggerezza e poca giustizia. Si è per ciò che io domando all'onorevole ministro in favore di quel porto un po' di riparazione ed un po' di coscienza, sperando che le mie parole saranno efficaci per ottenere a favore della mia domanda il consentimento e l'opera sua. So che si sta studiando la questione dei porti di 4ª classe, ed io confido che in tale circostanza si porrà attenzione eziandio al porto di Agosta, così ingiustamente dimenticato.

Voglio quindi augurarmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenti un progetto di legge relativo ai porti, nel quale si tenga conto della riparazione dovuta al porto di Agosta, elevandolo alla seconda classe. Ciò caldamente raccomando all'onorevole Zanardelli. Una Commissione ricostituita sta intrattenendosi appunto sugli studi e proposte relative ai porti. Essa raccomanderà ben pure il porto di Agosta.

Onorevole ministro, non dimenticate quel porto, che attira l'attenzione di tutti. Studiate su di esso, e risolvete.

Voglia il Cielo che questi studi non durino tanto lungamente, come hanno durato quelli per le ferrovie di Sicilia!

LA PORTA, *relatore.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

LA PORTA, *relatore.* La Commissione ha esaminato specialmente quest'importante ramo di servizio pubblico che riguarda l'escavazione dei porti, ha constatato l'insufficienza degli stanziamenti, l'impossibilità in cui è il Governo di venire a proposte più concrete e più esatte, perchè non ha studiate le questioni che riguardano i fondali dei porti, le spese di manutenzione, ed il materiale indispensabile a poter compiere le opere di escavazione; il ministro ha formalmente dichiarato alla Commissione generale del bilancio, che entro l'anno compirà i suoi studi; e che nell'anno venturo, al bilancio di prima previsione del 1878, presenterà una relazione completa ed un progetto di legge, per provvedere in modo più razionale e conveniente all'escavazione dei porti di tutto il regno.

Questa è una occasione per ripetere alla Camera le raccomandazioni speciali, che vari colleghi hanno fatto su questo capitolo.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione il capitolo 18 s'intende approvato nella somma di lire 1,534,209 96.

(È approvato.)

I capitoli 19, 20, 21, 22, 23, non sono variati.

Capitolo 24, variato. Strade ferrate.

La parola spetta all'onorevole Plebano.

PLEBANO. Io prendo occasione da questo capitolo per permettermi una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, la quale non arreca alcun aggravio al bilancio, senza di che non la farei. Dirò anzi che porterà al bilancio un qualche vantaggio.

Credo che sia stata presentata all'onorevole ministro una domanda di concessione di ferrovie a scartamento ridotto, in Piemonte. Sono ferrovie per le quali si domandano soltanto 500 lire a chilometro, che rappresentano il 1/3 circa dell'ammontare delle tasse che il Governo percepirà, il giorno in cui le ferrovie saranno costruite.

Si tratta di ferrovie che porteranno una nuova vita in alcuni territorii del Piemonte, finora assolutamente sfuggiti dalle strade ferrate, e non contemplati in alcuna legge relativa a ferrovie.

Di più, queste ferrovie a scartamento ridotto, potranno servire a fare sperimentare in Italia questo sistema, che ha dato altrove dei bellissimi risultati. Io mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro la preghiera di voler dare sollecito corso a questa modestissima domanda.

DI BAUCINA. Mi permetterò di rivolgere una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici su questo capitolo dell'esercizio delle strade ferrate, nello interesse di una contrada della quale il nome sventuratamente si è riattaccato per tanto tempo alla trista rinomanza del brigantaggio siciliano. È la grossa comune di Montemaggiore, vittima senza colpa di danni d'ogni genere che le creava la fama rea ed immeritata.

Posso affermare che la causa principale di quel passato è stata la mancanza assoluta di viabilità che la segrega quasi intieramente da ogni umana comunicazione.

Eppure è aperta una linea ferroviaria che da Palermo taglia la Sicilia sino a Porto Empedocle: che ad un certo punto lambisce il monte dove sorge Montemaggiore. Vi si avvicina a due chilometri circa, Montemaggiore vede la locomotiva, ne aspira il fumo, ma la locomotiva, nuovo Assuero, cammina, cammina sempre; passa avanti, nè si ferma se non alla stazione omonima lontana da quel paese 12 chilometri di via orridamente inaccessibile.

Montemaggiore è una comune di pressochè dieci mila abitanti, industre, ricca di ogni produzione agricola.

Ora, nell'interesse di quel campanile sì, ma bene ancora in quello dell'umanità, domando la provvidenza del Governo in pro di quei buoni abitanti i quali hanno dovuto subire che il brigantaggio funestasse la loro patria, preferita come ricovero inaccessibile; che invocano la civiltà, che non hanno comunicazioni, pur, come Tantalo, toccando per un istante solo la civilizzatrice vaporiera.

Onorevole ministro, io le chiedo che Tantalo possa giovarsi di quell'istante. Una fermata in quel punto, e sia pure tal fermata per una sola volta al giorno. Fo tale raccomandazione in nome di quella giustizia distributiva che voi, onorevole ministro, avete affermata nel vostro discorso con parola eloquente e solenne.

Quelle contrade or finalmente respirano, tolto l'incubo del brigantaggio, mercè la energia e solerzia del prefetto di Palermo Malusardi, mercè del virile proposito dell'onorevole Nicotera che sprezza gli ostacoli, che fa abnegazione di sè, della sua popolarità, pur contento di ridare a quella estrema parte d'Italia la sicurezza della vita e delle persone.

Onorevole Zanardelli, concorra ancor ella al generoso còmpito, concedendo quella fermata.

PRESIDENTE. Onorevole Di Baucina, questo si riferisce alla sorveglianza e non al capitolo attuale.

MAZZARELLA. Colle strade ferrate come c'entrano i briganti?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non parlerò delle domande dell'onorevole Baucina che si riferiscono alla sorveglianza.

Quanto all'onorevole Plebano, credo ch'egli non abbia udito il discorso nel quale ho dichiarato che sono tanto più favorevole alla linea, alla quale ha fatto allusione, in quanto che costa pochissimo allo Stato, non domandandosi ad esso che 500 lire per chilometro.

PLEBANO. Ringrazio l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Geymet.

GEYMET. L'interrogazione testè fatta dall'onorevole Plebano mi dà animo a fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Dello stesso genere?

GEYMET. Dello stesso genere.

PRESIDENTE. Allora non si potrebbe fare all'occasione di questo capitolo.

GEYMET. M'affido alla bontà della Camera.

Voci. Parli! parli!

GEYMET. L'onorevole ministro sa che si sono fatti seri studi da egregi miei concittadini per una linea ferrata che da Pinerolo metta capo a Torre Pellice centro importantissimo per molte industrie della amenissima valle del Pellice ove trovasi pure floridissimo il comune di Luserna San Giovanni, ricco per le rinomate cave di lastre di pietra di cui si selcia perfino Roma.

Ma ben più che studi, già hannosi, per il solerte affaticarsi degli iniziatori di codest'opera di civiltà, annuenti per non lievi contributi, comuni, Consigli

provinciali, coraggiosi industriali, valenti ingegneri, e altri molti privati cui presiedeva il compianto generale Brignone.

La progettata linea, di facile tracciato, avrebbe un percorso di 15 chilometri circa, consentite pendenze; ed il costo chilometrico ascenderebbe a lire 150,000 circa.

Questi dati premessi, io domando all'egregio ministro dei lavori pubblici, se, visto che oltre al concorso che si può sperare dagli interessati occorrerebbe sempre un 2500 a 3000 lire di sussidio per chilometro e così in tutto da 40 a 45,000 lire l'anno per 35 anni, il Governo, senza prendere formale impegno, consenta agli iniziatori di quella linea di fare a fidanza su quella sovvenzione, per preparare tutti gli studi ed i concerti preliminari necessari.

Questa mia proposta, intesa ad assicurare l'esercizio di un importante tronco di ferrovia, che sarà dovuto all'iniziativa privata, la subordino, ben inteso, a quelle altre combinazioni, tendenti allo stesso scopo, che il Comitato promotore avesse per avventura già sottoposte all'onorevole signor ministro, sol premendomi di impetrare in questo affare, di incontestabile interesse per quelle valli, l'opera provvidamente agevolatrice del Governo.

M'affida per una benigna risposta la dichiarazione che l'onorevole signor ministro ebbe a fare nell'eloquente suo discorso, che cioè, compiute le linee che hanno un diritto di precedenza perchè già comprese in legge dello Stato, rimarrà tuttavia un qualche margine sui 20,000,000 annui per soddisfare ad altri giusti e legittimi desiderii, fra i quali credo di non essere indiscreto inscrivendovi pur il mio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi fu presentata la domanda per la linea di Pinerolo-Torre Pellice, e mi sembra da questa domanda che non si chieda altro, senonchè lo Stato ne assuma l'esercizio, e gli interessati sarebbero disposti a costruire essi stessi questa linea.

Io prenderò in considerazione questa domanda, tanto più che nelle convenzioni di esercizio si intende di provvedere all'esercizio delle linee secondarie.

GEYMET. Grazie.

PRESIDENTE. Non essendoci opposizioni, il capitolo 24 si intende approvato nella somma di lire 373,888 e 67 centesimi.

(È approvato.)

Capitolo 25, variato. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili), lire 71,068 78.

MURATORI. Domando la parola per una raccomandazione al ministro dei lavori pubblici.

Vorrei raccomandare al ministro che, studiando, siccome ha promesso, la riorganizzazione della linea senese e Lucca-Modena, esamini ben pure un progetto altre volte discusso, e sarebbe il completamento di quella rete, cioè la linea che da Poggibonsi passando sul Drove per la Pesa e per la Greve, giungerebbe più presto a Firenze. Questa linea meglio corrisponde agli interessi militari ed economici del paese.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Ma questo non ha a che fare col capitolo 25.

MURATORI. Ho finito.

PRESIDENTE. Dunque, se non vi sono opposizioni, s'intende approvato il capitolo 25 in lire 71,068 78.

(È approvato.)

Il capitolo 26 non è variato.

Capitolo 27, variato. Personale dei telegrafi, di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse), lire 3,409,785 03.

L'onorevole Pissavini ha facoltà di parlare.

PISSAVINI. Nell'intendimento di fare cammino al più presto possibile, rinunzio alla parola. (*Bravo!*) Mi riservo però a tempo più opportuno e più calmo presentare su questo capitolo serie considerazioni già prima d'ora rilevate e svolte da autorevoli periodici, e di cui pare non siasi gran che preoccupato neppure l'attuale ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Canzi ha facoltà di parlare.

CANZI. All'epoca della discussione del bilancio di prima previsione io raccomandai all'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare, se non converrebbe introdurre l'uso delle cassette e dei francobolli telegrafici.

Le esigenze del servizio telegrafico, l'ho detto allora, e mi permetto di ripeterlo adesso, sono ben differenti da quelle che erano una volta. Una volta si telegrafava nelle circostanze eccezionali, fortunate o disgraziate; adesso si telegrafa all'uopo di far allestire il pranzo. (*Ilarità*) E, per mandare un dispaccio sì importante, bisogna andare sino all'ufficio postale per la registrazione, ricevere la ricevuta, ecc., tutte cose incompatibili colla parola *telegrafico*.

Dunque io raccomando nuovamente e caldamente di prendere in considerazione questo bisogno sentito da tutti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ho già detto all'onorevole Parenzo che presenterò un progetto di legge sulla telegrafia, e che nominerò una Commissione; a questa Commissione demanderò anche la questione dell'onorevole Canzi.

PRESIDENTE. Dunque, se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 27 s'intende approvato in lire 3,409,785 03.

(È approvato.)

Capitolo 27 *bis*, variato. Personale fuori di ruolo, ausiliari, giornalieri, aiutanti e copisti in servizio nei diversi uffizi (Spese variabili), lire 541,539 25.

(È approvato.)

Capitolo 28, variato. Retribuzioni agl'incaricati di uffici di terza categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,125,799 05.

L'onorevole Friscia ha facoltà di parlare.

FRISCIA. È una semplice raccomandazione che intendo fare, nella quale non entra per niente il campanile.

Col regolamento del 1876 furono beneficati gli impiegati telegrafici di quasi tutte le categorie; solamente non ottennero verun benefizio gli incaricati, i supplenti e i fiduciari degli uffici di terza categoria. Si tratta di circa mille individui, tra uomini e donne, che non percepiscono nemmeno una lira al giorno, per servizi importanti e delicatissimi.

Io raccomando all'onorevole ministro che voglia darsi qualche premura di questi individui, che meritano tutta la considerazione sua e della Camera.

Il provvedervi sarebbe atto di giustizia e di umanità.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io terrò conto delle osservazioni dell'onorevole Friscia.

Fin da quando si fece quel primo miglioramento agli impiegati telegrafici, si aveva intenzione di migliorare anche quelli a cui egli si riferisce, ma dovrei dire a lui col poeta che *le coppe forniscono poco panno.*

Non ci era danaro sufficiente per tutti. Ad ogni modo, siccome egli sa che si devono fare gli organici definitivi da presentarsi col bilancio di prima previsione del 1878, in quella circostanza io terrò conto delle sue osservazioni.

Ed in questa occasione dichiaro pure all'onorevole Romano che mi occuperò del cavafondo pel porto di Granatello di cui egli ha parlato.

PRESIDENTE. Se non ci sono opposizioni, questo capitolo 28 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

I capitoli 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 36 *bis* non sono variati.

Poste. — Capitolo 37, variato. Personale della amministrazione delle poste, lire 3,990,000.

L'onorevole Pissavini ha facoltà di parlare.

PISSAVINI. Benchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici non abbia voluto poc'anzi accettare un mio ordine del giorno, col quale la Camera prendeva atto delle sue dichiarazioni, io persisto pur tuttavia a credere che egli tenga molto a mantenere le sue promesse. Ed è con quest'intimo convincimento che io mi permetto ricordargliene una che interessa da vicino un buon numero d'impiegati che versano tuttora in critiche condizioni.

Discutendosi il bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, si è raccomandato all'onorevole ministro Zanardelli di voler usare i più benigni riguardi agli ufficiali postali che non erano stati contemplati nella legge del 7 luglio 1876.

L'onorevole ministro fece buon viso a questa troppo giusta raccomandazione, e promise di provvedere ad un migliore trattamento di questi impiegati. Però sinora si attese invano quel provvedimento che doveva migliorare la loro sorte.

Io non ho perduta la speranza che ciò si farà in appresso, anzi ritengo che, dovendosi rivedere gli organici, si penserà e seriamente a compiere un atto di umanità e di giustizia verso una classe di laboriosi impiegati, provvisti di un assegno annuo di lire 800, coll'obbligo per soprammercato, di prestare una cauzione, piccola sì, ma spesso per essi abbastanza gravosa.

Se si è provvisto ai *pesci* grossi, giustizia vuole che si provvegga anche ai poveri *travetti.* Così almeno la penso io, e con me tanti altri che avevano ed hanno fiducia nelle doti di mente e di cuore dell'onorevole ministro Zanardelli.

Ci saremmo noi ingannati? Nè vogliamo nè possiamo crederlo.

Mi auguro quindi di non dovere altra volta ritornare su questo argomento. Ciò, non esito dichiararlo, mi spiacerebbe assai non tanto per me, quanto per l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CAVALLETTO. Devo fare due brevissime raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La prima è che nella compilazione definitiva degli organici del personale delle poste si dia una regolare e stabile organizzazione anche agli aiutanti postali.

La seconda raccomandazione è di abbreviare il tirocinio dei volontari, aspiranti al posto di aiutanti. Questi volontari prestano servizio gratuito, e sono ammessi al tirocinio in seguito ad esame. Essi finora cominciavano a ricevere lo stipendio dopo il tirocinio di un anno o di 15 mesi. Adesso ve ne sono alcuni che contano anche 18 mesi di servizio gratuito. Se si vuole che questi impiegati servano con zelo e fedeltà, è necessario che essi siano giustamente retribuiti; oltrechè per avere impiegati buoni, bisogna che le condizioni del loro servizio siano rese sopportabili.

Io credo che questa raccomandazione, la quale non porterà un grave onere all'erario, sarà accolta benignamente dal signor ministro, e sollecitamente soddisfatta.

CANZI. Giacchè siamo sulla materia delle poste,

io mi permetto un'altra raccomandazione, ed è di introdurre l'uso delle buste col francobollo sopravi inciso. È questo un bisogno molto sentito nelle grandi case di commercio, dove si fa uso grandissimo di francobolli, e dove, quando non si voglia tenere un impiegato apposta, è impossibile fare il controllo ai facchini incaricati di questa bisogna. Se il facchino della casa è disonesto, può approfittare quanto vuole; non c'è mezzo di assicurarsene. Invece, quando ci fossero le buste col francobollo incisovi, la casa non avrebbe a far altro che apporre il proprio timbro sulla busta, e la frode diventa impossibile.

Egli è specialmente per questo interesse del commercio che io domando l'introduzione di siffatte buste, già adottate in molti altri paesi.

MURATORI. Io mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la condizione degli aiutanti postali. Gli aiutanti postali, con decreto del 25 gennaio 1865, furono divisi in tre categorie con lo stipendio: la prima di lire 800, la seconda di lire 1000 e la terza di lire 1200. Il carattere principale del loro impiego consisteva nell'inamovibilità. Ora questo concetto dell'inamovibilità è stato alterato, perchè non rimangono più nel posto dove furono nominati, ma s'intima loro a trasferirsi da un punto all'altro dell'isola, con grave scapito delle loro condizioni economiche ed in ispreto del decreto del 1865. Essi infine non hanno fruito della legge 7 luglio 1876, sul miglioramento degli impiegati, siccome giustizia ed equità richiedevano. Io quindi, per non dilungarmi ad ora così tarda, mi permetto di raccomandarli vivamente alla considerazione dell'onorevole ministro.

ROMANO GIUSEPPE. Mi permetto di osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che nell'ufficio centrale di Napoli non vi sono che due persone destinate alla emissione dei vaglia ordinari. Vi sono uno, o altri uffici che emettono vaglia, ma sono situati in punti che non riescono affatto di comodità alla gran massa della cittadinanza. Una città di 600,000 abitanti mi pare che dovrebbe avere almeno tre o quattro impiegati addetti all'ufficio centrale dell'emissione dei vaglia, per evitare ai cittadini gran perdita di tempo, ed ai poveri impiegati un troppo soverchiante lavoro. L'ufficio centrale della città di Napoli, quale oggi si trova, non serve nè all'interesse del pubblico, nè a quello della stessa finanza dello Stato; perocchè nell'attuale condizione di cose i privati per non fare getto del loro tempo, quando lo possono, si valgono di altro mezzo, comunque più costoso, a fare le loro rimesse.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ad ora così tarda, non potrei entrare nella questione degli aiutanti postali e nelle altre or ora sollevate. Dichiaro quindi che terrò conto di tutte le raccomandazioni.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, allora il capitolo 37 è approvato nella cifra di 3,900,000 lire.

(È approvato.)

Il capitolo 38 non è variato.

Capitolo 39, variato. Personale dei corrieri, messaggieri, portalettere e serventi, lire 1,770,000.

(È approvato.)

I capitoli 40, 41 e 42 non sono variati.

Capitolo 43, variato. Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,570,000.

DE RENZIS. Approfitto dell'unico minuto che ci resta fino alle 7, per domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se ha mai osservato nelle vie di Roma le vetture e i cavalli con cui si trasportano le corrispondenze dello Stato.

Io sono sicuro che se egli avesse veduto il personale addetto a quel servizio con l'uniforme dello Stato ma sudicio, lacero o sgualcito, se avesse veduto lo stemma di casa Savoia sulle pareti di veicoli i quali rassomigliano più a barroccini di campagna, che non a vetture destinate ad un servizio dello Stato, avrebbe preso immediatamente un provvedimento.

Io credo che questo servizio del trasporto delle corrispondenze, specialmente nelle grandi città, sia fatto per appalto, e credo che alle vetture debba pensare l'appaltatore.

Ora a me pare che ciò sia un inconveniente, imperocchè ritengo che lo Stato debba avere delle vetture di sua proprietà, affinchè non avvenga di vedere il suo stemma su qualche cosa che sente del *pitocco*.

Io pregherei quindi l'onorevole ministro di portare la sua attenzione anche su questo servizio, e di provvedere affinchè venga condotto in modo più decoroso, come vediamo praticarsi in Francia.

FRISCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FRISCIA. Il servizio postale tra la provincia di Girgenti e quella di Trapani si fa per mezzo di vetturini da Santa Margherita di Belice a Partanna e viceversa.

Essendo completa la via rotabile, che congiunge questi due punti estremi delle cennate provincie, e giungendo le carrozze postali rispettivamente a Partanna ed a Santa Margherita di Belice, io prego l'onorevole ministro, nell'interesse delle due provincie, di ordinare che il servizio postale sia fatto

colle carrozze che dovrebbero spingere le loro corse dall'uno all'altro punto accennato.

L'onorevole ministro conosce come siano scarsi e difficili i mezzi di viabilità nella parte occidentale della provincia di Girgenti, e deve sapere pure come finora, ove alcuno dalla provincia di Trapani volesse recarsi nella provincia di Girgenti, sia obbligato di spingere fino a Palermo per ridursi in Girgenti.

Si tratta di una percorrenza di 20 chilometri di più per l'allacciamento di corrispondenze postali rotabili che io reclamo. E sarebbe di normale giustizia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per questa raccomandazione dell'onorevole Friscia, io mi riferisco a quanto ho poc'anzi dichiarato in risposta all'onorevole Pandolfi.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni il capitolo 43 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Domani seduta pubblica a mezzogiorno.

La seduta è levata alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio di definitiva previsione pel 1877 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Discussione del bilancio di definitiva previsione pel 1877 dell'entrata.

Discussione dei progetti di legge:

3° Aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania;

4° Pareggiamento dell'Università di Sassari alle Università secondarie;

5° Dazio di esportazione sopra le ossa, le unghie e le corna;

6° Modificazione della composizione del Consiglio superiore dell'istruzione pubblica;

7° Riunione in un solo compartimento catastale dei comuni lombardi e veneti di nuovo censo:

8° Modificazione della legge d'imposta sulla ricchezza mobile.