

XLIV.

TORNATA DI LUNEDÌ 5 FEBBRAIO 1883

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE TAJANI.

SOMMARIO. *Omaggi.* — *Giuramento del deputato Basetti Atanasio* — *Il deputato Cavalletto svolge una sua proposta di legge tendente ad estendere il disposto dell'articolo 43 della legge 14 aprile 1864, n° 1731, anche agli impiegati temporanei delle cessate generali amministrazione lombarda e direzione veneta del censo, ed agli impiegati degli uffici, pur cessati che succedettero a quelle* — *Il ministro delle finanze accetta che sia presa in considerazione.* — *Il ministro della guerra presenta un disegno di legge sulle circoscrizioni militari.* — *Il deputato Cavallotti svolge una interrogazione al ministro dell'interno sull'arresto di un professore di filosofia e lettere dell'Università di Pisa* — *Risposta del presidente del Consiglio e replica del deputato Cavallotti.* — *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici* — *Approvansi i capitoli dal 13 al 20* — *Sul capitolo 21 parlano i deputati Sormani-Moretti, Di Sant'Onofrio, Cavalletto ed il ministro dei lavori pubblici* — *Approvansi i capitoli dal 21 al 28* — *Sul capitolo 29 discorre il deputato De Riseis* — *Risposta del ministro dei lavori pubblici* — *Approvansi i capitoli 29 e 30* — *Sul capitolo 31 parlano i deputati Buttini, Prinetti, Gandolfi relatore ed il ministro dei lavori pubblici* — *Approvansi i capitoli 31 e 32* — *Sul capitolo 33 parlano i deputati Sciacca della Scala, Lacava, Francica, Gandolfi relatore, Dayala-Valva ed il ministro dei lavori pubblici* — *Approvansi il capitolo 33.*

La seduta incomincia alle ore 2 20 pomeridiane.

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

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura del sunto degli omaggi giunti alla Camera.

Ferrini, segretario, legge:

Dal signor Felice Manfredi, procuratore generale del re in Casale — Relazione statistica dei lavori compiuti nel distretto della Corte d'appello di Casale nell'anno 1882, 2 copie;

Dal signor Giovanni Orlando-Stancanelli, procuratore del re del circondario di Pesaro — Relazione statistica dei lavori compiuti nel circondario del Tribunale civile e correzionale nell'anno 1882, 4 copie;

Dal R. Museo industriale di Torino — Bollettino delle privative industriali del regno d'Italia nel gennaio del 1882, 3 copie;

Dal signor cav. Enrico Francesco Franco, Napoli — Copia di una Nota indirizzata il 1° gennaio 1883 al Ministero dell'interno, con l'annessa pianta di un progetto di ubicazione pel monumento di re Vittorio Emanuele II e palazzo del Parlamento, una copia;

Dal Sindaco d'Arezzo — Attestato di riconoscenza di quel comune alla Presidenza della Camera dei deputati per essere intervenuta all'inaugurazione del monumento a Guido Monaco nel giorno 2 settembre 1882 (Diploma accompagnato da medaglia), una copia;

Dal signor G. De Falco, senatore del regno, procuratore generale presso la Corte di cassazione di Roma — Discorso da lui pronunciato nell'Assemblea generale di quella Corte di cassazione il 3 gennaio 1883, 4 copie;

Dal Prefetto della provincia di Reggio-Calabria

— Rendiconto delle 100,000 lire ripartite ai danneggiati dall'uragano del 20 ottobre 1880, cinque copie;

Dalla direzione delle strade ferrate dell'Alta Italia — Statistica delle strade ferrate dell'Alta Italia per l'anno 1881, 6 copie;

Dal signor G. B. Milano — Documenti storici all'inaugurazione del busto al presidente del Consiglio degli ospedali di Lodi, dottor Luigi Trovati, seguita nel giorno 26 novembre 1882, 4 copie;

Dal direttore della regia calcografia di Roma — Opera del Piranesi di 27 volumi, una copia.

Congedi.

Presidente. L'onorevole Ferrati chiede un congedo di giorni 12 per motivi di famiglia.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà concesso.

(È concesso.)

Giuramento del deputato Basetti Atanasio.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Basetti Atanasio, lo invito a giurare.

(Legge la formula.)

Basetti Atanasio. Giuro.

Svolgimento d'una proposta di legge del deputato Cavalletto.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Cavalletto, della quale do lettura:

“ Il disposto dello articolo 43, alinea 2°, della legge 14 aprile 1864, n° 1731, è esteso agli impiegati temporanei della cessata amministrazione generale del censo per la Lombardia, agli impiegati della pure cessata direzione generale del censo per le provincie venete, ed agli impiegati degli uffici, pur cessati, che succedettero alla detta amministrazione e direzione. „

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

Cavalletto. Il presente disegno di legge non è che la riproduzione esatta di quello proposto per iniziativa parlamentare nella Legislatura passata

dai deputati Fano e Bizzozero, ai quali io mi associai.

In assenza di questi due colleghi, che spiace non siano stati rieletti in questa Legislatura, io ho il dovere di sostenere la proposta di legge da essi fatta, la quale fu presa in considerazione nella passata Legislatura il 16 giugno 1882; in seguito gli Uffici la esaminarono ed accettarono, nominando la Commissione che doveva riferirne alla Camera. Questa Commissione ad unanimità di voti l'approvò, e incaricò l'onorevole Bizzozero di presentare alla Camera la relazione; ciò che egli fece nella tornata del 22 giugno 1882. Accettato così il disegno di legge dagli Uffici e dalla Commissione parlamentare, con l'assenso del ministro fu iscritto nell'ordine del giorno delle ultime tornate della passata Legislatura; ma, sciolta la Camera, non poté essere discusso e tradotto in legge. A quei nuovi deputati che non conoscessero di che si tratta, ricorderò che si tratta di un atto di doverosa giustizia, che la Camera nuova certamente vorrà rendere ad una classe d'impiegati meritevole di ogni considerazione.

Gli impiegati del censimento, secondo il sistema austriaco, dipendevano da una sola direzione generale, ed erano distinti in due categorie, delle quali l'una si chiamava *Giunta del censimento*, e questa recensiva i terreni di antico catasto e formava i catasti nuovi e i catasti regolari, dappoi- ché prima i catasti regolari non esistevano: l'altra istituzione parallela chiamavasi *Amministrazione del censo*, ed aveva l'obbligo di conservare i catasti. Alcuni degli impiegati amministrativi del censo stavano a Milano presso la Giunta, alcuni altri erano distribuiti presso i commissariati distrettuali, i quali avevano, secondo il sistema austriaco, anche l'obbligo di conservare i catasti.

Nel 1864, quando si presentò alla Camera il disegno di legge per le pensioni dei funzionari pubblici governativi, nell'articolo 43, erano compresi e distinti gli impiegati della Giunta del censimento, senza distinzione però delle due categorie, e ciò perchè gli impiegati del censo, tanto quelli che diremo tecnici, quanto gli amministrativi, secondo il sistema austriaco, erano provvisori.

Il Governo austriaco, per certi uffici, aveva uno strano sistema di provvisorietà; considerava ed intitolava questi impiegati provvisori, ma effettivamente erano impiegati stabili, ed ogniquale volta o per invalidità, o per morte, venivano a cessare dal servizio, quelli che erano messi a riposo, o le vedove dei defunti avevano la pensione che di volta in volta era loro stabilita per decreto so-

vano. La legge del 1864 regolò la condizione di questi impiegati, detti provvisorii; ma in quell'articolo fu commessa un'omissione, cioè, non s'indicò nettamente che in quella disposizione dovevano essere compresi anche gl'impiegati censuari amministrativi. Questo difetto fu notato dai deputati Restelli e Macchi, i quali avevano anche proposto in questo senso una modificazione dell'articolo; ma siccome la formola da loro proposta sembrava equivoca, così, credendo di provvedere a tutti, passò senz'altro l'articolo 43.

Ora che cosa ne è avvenuto? Che quando questi vecchi impiegati dell'amministrazione presentarono la loro domanda per la pensione alla Corte dei conti, questa, considerandoli provvisori, rifiutò di far ragione alla loro domanda; giacchè per la nostra legge non si può con decreti reali provvedere a questi casi. Alcuni di questi impiegati furono già passati in pianta stabile; altri si sono acconciati ad avere emolumenti di pensioni meschine; e per questi non c'è più da discorrere.

Ma ne restano ancora 40, e questi sono in attività di servizio; alcuni di essi hanno fatto petizione al Parlamento per ottenere lo stesso trattamento, che era stato accordato agl'impiegati della Giunta del censimento. La Camera prese in considerazione la loro domanda e la inviò al ministro delle finanze, il quale, in più occasioni promise che avrebbe presentato una proposta di legge per provvedere a questa categoria d'impiegati. Se non che questa promessa non fu mai attenuta; e dopo lunga aspettativa i tre deputati da me ricordati presero essi l'iniziativa del disegno di legge da me ora ripresentato. Ed ora la Camera dovrà ancora una volta prenderlo in considerazione, ed io mi auguro che entrerà in porto e sarà tradotto in legge. L'onere che ne deriverà alle finanze è minimo. (*Conversazioni*)

Trattandosi di cose amministrative, la Camera si annoia, a quanto pare, però se si trattasse di una questione politica, oh allora tutti starebbero attenti!

Non importa; e frattanto ripeto che questi impiegati, ai quali bisogna provvedere, non sono che quaranta: di questi, due soli sono retribuiti con stipendi un po' larghi, e per essi la legge presente è di poca importanza. Il primo è il generale Giuseppe Dezza, il quale, di servizio provvisorio censuario, non ha che tre soli anni, e dal 1859 passò nell'esercito, ed è uno dei nostri più valorosi generali. Il secondo, il colonnello Ravioli, non ha che sei anni di servizio provvisorio: ed anche questi ha poco interesse a questa legge.

Gli altri 38 impiegati, pei quali si deve provve-

dere, in complesso hanno 5 anni e mezzo mediamente di servizio da computarsi per ciascuno, ed il loro stipendio medio è di 2600 lire. Da ciò dunque comprenderà l'onorevole ministro che l'onere che ne deriverà allo Stato dal considerare il tempo utile per la pensione a questi impiegati, passato provvisoriamente nel censo, è di pochissima importanza, mentre per essi trattasi di cosa di grave momento, giacchè sono vecchi, e non possono domandare il loro ritiro, quantunque abbiano alcuni quasi 40 anni di servizio. Se fossero collocati a riposo, la loro pensione sarebbe minima e tale da non provvedere alla loro esistenza. Infatti esamini, l'onorevole ministro, il prospetto allegato al mio disegno di legge, e vedrà, per esempio, che il perito Perotti Francesco, arrivato all'età di 82 anni, e che trovasi adesso in disponibilità per vecchiaia, se si dovesse pensionare, avrebbe una pensione, limitata ai 22 anni di servizio stabile, insufficientissima, in quanto che il suo stipendio è di sole lire 1894. Così dicasi di altri. Per esempio Maiocchi Paolo, il quale ha 20 anni di servizio provvisorio, se domandasse ora la pensione, perderebbe tutti i 20 anni di servizio continuo ed onesto che ha prestato allo Stato.

A me pare, infine, che non ci sia bisogno di spendere altre parole, perchè son certo che l'onorevole ministro delle finanze, come ha accettato questo disegno di legge nella passata Legislatura, l'accetterà anche nella presente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze. Non mi oppongo alla presa in considerazione della proposta di legge testè svolta dall'onorevole Cavalletto.

Presidente. Metto ai voti la presa in considerazione della proposta di legge presentata dall'onorevole Cavalletto.

(*La Camera approva.*)

Il ministro della guerra presenta un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

Ferrero, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, relativo alla circoscrizione militare. Prego la Camera di volerne acconsentire l'urgenza.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di

legge, che verrà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

L'onorevole ministro prega la Camera di volerne decretare l'urgenza; se non vi sono osservazioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*E ammessa.*)

Svolgimento di una interrogazione del deputato Cavallotti al ministro dell'interno sull'arresto di un professore dell'Università di Pisa.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una interrogazione diretta all'onorevole presidente del Consiglio dall'onorevole Cavallotti. Ne do lettura:

“ Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sopra un arresto operato dai reali carabinieri di un professore della Università di Pisa.

“ Cavallotti. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavallotti per isvolgere la sua interrogazione.

Cavallotti. Non appena mi venne all'orecchio che la prima forma della mia presente domanda si affacciava a taluno dei miei egregi colleghi sotto un aspetto che era lontano le mille miglia dal mio pensiero, mi affrettai spontaneo a modificarla: perchè, quantunque io sappia purtroppo di non essere qua dentro in eccessivo odore di santità, (*Si ride*) male però si saprebbe accusarmi di possedere meno vivo, meno profondo il sentimento di ciò che è dovuto all'Assemblea della nazione, alla quale mi onoro da parecchi anni di appartenere; e nella quale mi tardava di ritornare a riprendere coll'egregio presidente del Consiglio, nelle mutue espansioni della nostra antica e cordiale amicizia, le antiche e non interrotte conversazioni. (*Ilarità*)

Sento a me intorno sorridere d'incredulità. Se gli increduli sono giovani e deputati nuovi, li prego di osservare che passerà molto tempo, prima che essi abbiano dato tanti voti di fiducia all'onorevole Depretis quanti io glie ne ho dati, ed egli riconoscente ne ha accettati. (*Viva ilarità*)

Però valga a mia discolpa l'osservare, che quella prima forma, rappresentava nel mio pensiero le proporzioni esatte della domanda mia; perchè io non sia di quelli che amano esagerare le cose e dare ad esse proporzioni maggiori, di quel che il vero e l'arte consentano; e non credo utile, non credo neppure di buon gusto il pigliare sul

tono tragico, ed in forma solenne, episodi che, pur essendo gravi, presentano il loro fianco al sorriso. Dio buono! chi non sa che un sorriso, aggiunge un filo alla trama della vita? Lo aggiunge alla vita degli uomini, lo aggiunge alla vita dei ministri; e ne fa fede il più arguto degli oratori che stanno in quel banco (*Accenna al banco dei ministri*) e il quale si raccomanda così di spesso a quest'ancora di salvamento.

Chi di noi, a prima giunta e pigliando la cosa superficialmente, non sorriderebbe al pensiero di questo professore di studi ellenici, cui ha consacrato opere veramente egregie; e il quale, innamorato degli ideali dell'arte greca, viene all'esposizione di Roma per confrontarli coi nuovi ideali dell'arte italiana; e tutto ad un tratto lungo il viaggio, bruscamente strappato alle sue meditazioni, si trova messo in compagnia troppo meno geniale di quella delle Muse, (*Ilarità*) e fa il suo ingresso solenne in Roma, in una forma che assolutamente i suoi studi non prevedevano? (*Ilarità*) A meno che non gli ricordassero i greci dopo la conquista di Metello!

Però in tempi calmi, normali, di libertà, in aria cheta, pacifica, io credo che, riconosciuto lo sbaglio, fatte le scuse, si sarebbe sorriso del fatto in compagnia.

Ma io ho in mente che in tempi calmi e normali questi equivoci, questi sbagli non sieno così facili a succedere o se succedono non succedano in questa forma; e quando in questa forma e con tutta facilità si ripetono, sono segni caratteristici del momento, sono come macchiette che vi danno l'intonazione del quadro.

Io ho in mente che l'episodio toccato all'egregio professore Pallaveri, si presenti sotto forme troppo caratteristiche, e troppo da tempo in qua ripetute per non richiamare la viva attenzione mia e del Governo sull'ambiente entro cui questi fatti con tanta facilità si producono, sulla estrema facilità con cui da qualche tempo si moltiplicano, sulle nozioni che della propria responsabilità, della sfera delle proprie attribuzioni vanno man mano formandosi, da poi che odorano il vento dall'alto (*Bene! a sinistra*) gli agenti dell'autorità.

Ma, di queste nozioni, di questi criteri e dei molti fatti che a questi criteri si collegano, sarà il caso di occuparsi in altra sede, in quella sede del bilancio dell'interno che ormai deve contenere tanta roba da aver le braccia larghe come la misericordia divina. Io per ora restringerò a più modesti limiti la mia interrogazione; mi limiterò a quello che nell'interesse generale dei cittadini più preme; a sapere qual'è la misura delle garantizie

che è data per la loro sicurezza personale ai viaggiatori che circolano sulle ferrovie italiane.

E forse da questo lato l'interrogazione, oltrechè il presidente del Consiglio, interesserebbe anche il ministro del quale si sta discutendo in questi giorni il bilancio; inquantochè i frequenti casi di inconvenienti, di disgrazie, di cattivi incontri, che capitano ai viaggiatori sulle ferrovie, formano da qualche tempo un serio tema per le amministrazioni ferroviarie e per la stampa. E questo poi di oggi è un guaio, un cattivo incontro di nuovo genere, del quale, per la sicurezza personale dei viaggiatori, il ministro dei lavori pubblici potrebbe conferire col suo collega dell'interno. (*Ilarità*)

Ma vengo al fatto, e lo compendio in poche circostanze; quelle poche esatte, tanto esatte, per le informazioni che mi diedi la cura di raccogliere e di scervere, che credo su questo terreno io e l'onorevole ministro saremo perfettamente d'accordo.

Dunque il professor Pallaveri, professore di filosofia aggregato dell'Università di Bologna, ed ora docente lettere greche nel Liceo di Pisa, viene a Roma per l'esposizione. Alla stazione di Maccarese scende per motivi di vario genere. (*Si ride*) Ve le un quadretto artistico. Due reali carabinieri che tengono in amorosa custodia due individui in malarnese. Il buon professore, con quella curiosità che è propria degli scienziati, gira intorno al gruppo per vedere come è fatto l'ordigno che tiene uniti l'un l'altro i due arrestati. Uno dei due carabinieri, il quale, tra parentesi, doveva già essere di cattivo umore perchè dava in escandescenze con altre persone lì in giro, domanda al professore bruscamente: -- Che cosa guarda? E lui: -- Niente! -- Mostri le carte! -- Che carte? -- Mostri i suoi passaporti! -- Ma che passaporti? Da quando in qua in Italia occorrono, per viaggiare, i passaporti? -- O ella mostra i passaporti, o io l'arresto. -- Il professore spaventato si fruga nelle tasche e ne estrae il biglietto da visita; l'unica carta che ritrovasse, ed avesse lì per lì:

“ Pallaveri dottor Daniele, professore pareggiato dell'Università di Bologna per la filosofia, professore onorario dell'Università di Atene, membro onorario del sillogo del Parnaso, ufficiale dell'ordine del Salvatore di Grecia. „ (*Ilarità prolungata*.)

Abbondare non nuoce. (*Nuova ilarità*) Ufficiale dell'ordine del Salvatore di Grecia! Sicuro! ci sono parecchi onorevoli colleghi nostri insigniti di quest'ordine cavalleresco; e se ne tengono.

Il carabiniere dunque, legge, per il dritto o pel rovescio non saprei, e sgarbatamente restituisce al professore di filosofia la sua carta. Senonchè il

professore, per quel benedetto spirito di contraddizione che hanno nel sangue i filosofi, nel riprendere la carta, si arrischia timidamente di aggiungere: appena sarò a Roma, andrò alla questura a domandare se i cittadini che viaggiano sulle ferrovie devono consegnare i passaporti alle stazioni.

Non l'avesse mai detto! -- Ah! ella va in questura! ebbene io l'arresto. -- Mi arresta? ma ella scherza! -- Vedrà se scherzo!

E, detto fatto, ordina al suo compagno di approntare le manette.

Ohimè! Che farci? Il povero professore, che non per niente adesso si rammentò di essere filosofo, presentò filosoficamente i polsi, e così la sua curiosità, rispetto all'ordigno, fu interamente appagata. (*Ilarità prolungata*) Quello che lo appagò un poco meno fu la strettura dei freni, la quale fu così forte e così dolorosa che anche l'altra mattina l'egregio professore me ne mostrava le lividure.

E qui sarebbe forse il caso di aprire una piccola parentesi.

Parlando di arresti in genere, e anche non per isbaglio, io comprendo la responsabilità degli agenti della pubblica forza, quando procedono ad arresti, e le garanzie onde vogliono assicurarsi della persona dell'arrestato. Ma tutto questo sciupio di manette, tutto questo lusso di ammanettamenti, questo abuso che se ne fa per dritto e per traverso, specialmente oggi che gli arresti per causa politica fioccano continuamente, questo abuso, dico, non mi persuade.

Un egregio scrittore, antico funzionario del regno, il prefetto e senatore Zini scrive, in uno dei suoi libri, che sotto gli antichi Governi, in ispecie quello di Francesco IV d'Este, agli arrestati per causa politica al momento dell'arresto, si risparmiavano.

Cavalletto. Ma che? Oh sì che le mettevano le manette! (*Bene! Bravo! — Ilarità*)

Cavallotti. Ringrazio dell'interruzione perchè così riesce meno umiliante il confronto!

Ringrazio perchè, in verità, di fronte a quella affermazione non mia, ma di uno storico insigne, rispetto alle piccole tirannidi antiche, troppo vergognoso ancora resta per la moderna libera Italia il ricordo delle manette applicate ai polsi di Aurelio Saffi! E l'onorevole presidente del Consiglio, che di quelle manette, ai suoi bei tempi, tanto si indignava e scandolezzava, converrà meco, nonostante la sua nuova maniera, che in questa materia ci è ancora qualche cosa da fare.

Ma chiudiamo la parentesi, e torniamo al nostro professore, che abbiain lasciato ammanettato, a riflettere sugli inconvenienti dei viaggi nei tempi

moderni. Il quale professore ha naturalmente cambiato di vagone ed è andato in uno di terza classe a tenere agli altri due individui arrestati, non desiderata compagnia.

Voce. Ha pagato la differenza?

Cavallotti. No, non l'ha pagata, la differenza! Pare che il carabiniere fosse, per avventura, meno alterato dal vino di quello che forse alcuni rapporti potrebbero far credere. Almeno lo desumo dal calcolato studio, con cui, durante il tragitto da Palo a Roma, il carabiniere, molto esperto dei pretesti, che in simili casi procacciano agli arbitri degli agenti l'impunità, cercò ogni modo per aizzare il professore a rispondere e trascendere. — " Ah! ah! questi signori, perchè hanno il *paletot*, perchè vestono civilmente, hanno delle arie, credono di essere di più di questi poveri diavoli che sono scalzi! la vedremo noi in questura! „ — E via su questo metro. Ma il professore, il quale aveva capito il latino, o il greco che fosse, usò prudenza e non rispose sillaba, sospirando l'ora del giungere alla stazione di Roma.

Finalmente eccolo giunto. Si presenta nella stazione all'ispettore di questura, espone il caso suo, declina il nome e i titoli: spera di essere liberato, Ahimè! L'ispettore, visto che trattasi di un arresto fatto dai reali carabinieri, visto che gli arresti sono all'ordine del giorno, e ai di che corrono, non si sa mai quello che ci può essere per aria, l'ispettore, dico, quantunque funzionario intelligentissimo e troppo in grado d'aver capito al volo che ci doveva essere uno sbaglio per lo meno, se ne lava prudentissimamente le mani, e rimanda l'arrestato alla sezione dei carabinieri in Borgo.

Ma, almeno, esclama il povero professore, non mi obblighino ad andare per Roma in questa forma; io qui ci ho amici e studenti; che diranno nel vedermi in questa compagnia? Mi diano una carrozza; la pagherò io, me la diano coperta, mi risparmino la berlina!

Ed il carabiniere: " Ah! ah! il signore vuole la carrozza; ma sì! anderemo a prendere un tiro a due! un tiro a quattro! che diamine! un tiro a quattro ci vuole per i signori che non si degnano come la povera gente di andare a piedi! „ Evidentemente era un carabiniere socialista. (*ilarità*)

Per farla corta, al professore Pallaveri fu giuocoforza salire in compagnia dei carabinieri e dei due malfattori in una carrozzella aperta, e *coram populo* andare al posto centrale, dove sperava terminati i guai, e dove, appena giunto, reclamò a nome del suo stomaco, che da lunghe ore non aveva preso cibo. Ma anche là il funzionario che si trovava sul posto, e che per vero dire

si mostrò cortese, melanconicamente gli osservò che non era in facoltà sua lasciarlo libero fino a che non tornasse l'ufficiale. Se non che l'ufficiale era al veglione dell'Apollo, e non tornò che verso le due di notte.

Tornato ch'egli fu, come Dio volle, con quella perfetta urbanità e cortesia di modi che distingue gli ufficiali del nostro esercito, fece scuse al professore, lo pregò di aver pazienza, e il nostro egregio filelleno poté uscire finalmente a riveder le stelle.

Questo è nella sua nuda esposizione il fatto, sul quale mi sono permesso d'intrattenere l'onorevole presidente del Consiglio.

Egli mi dirà forse che il carabiniere non era *compos sui*, che era alterato per bibite o per altro; questo poi si vedrà; intanto, nell'interesse generale dei pacifici cittadini che viaggiano, me preoccupa il desiderio di sapere fino a che punto possa estendersi il potere discrezionale degli agenti della pubblica forza, specialmente in luoghi dove avvi, come in tutte le stazioni, un'autorità costituita, il capo-stazione, che avrebbe potuto intervenire e chiarire l'equivoco patente.

Me preoccupa soprattutto il fatto dello studio evidente che il carabiniere adoperò ad aizzare il professore e trascinarlo a rispondere, essendo notorio che, col pretesto di resistenza e di oltraggi agli agenti della pubblica forza (Bravo! bravo! *a sinistra*), si giustificano e si mandano impuniti la massima parte dei numerosissimi arresti arbitrari, dei soprusi e delle violenze che gli agenti commettono.

Me preoccupa inoltre la sicurezza disinvoltata caratteristica dimostrata dall'agente della pubblica forza nel compiere un atto che sapeva benissimo arbitrario, ma di cui pensava assicurata, per le consuetudini del giorno, la impunità. Finalmente, mi punge il desiderio di conoscere quali siano le carte, quali siano i recapiti che occorrono ai cittadini per viaggiare sulle ferrovie del regno senza essere esposti a simili sorprese. E questo è il tema, non di antichità greca, ma di attualità palpitante, su cui attendo di essere illuminato dai *lumi superiori* del presidente del Consiglio. (Bravo! Bene! *alla estrema sinistra*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno. (*Segni di attenzione*)

Depretis, ministro dell'interno. L'onorevole Cavallotti ha cominciato con un esordio sul quale io debbo dire qualche parola. Egli ha notato che aveva creduto di variare la prima forma della sua interrogazione e ciò spontaneamente. Di questo gli sono grato; e, poichè probabilmente la variazione non è avvenuta subitamente, vedo che la

notte gli ha portato consiglio. Perchè veramente se la interrogazione mi fosse stata presentata in quella forma, per quel rispetto che sento, come l'onorevole Cavallotti, verso questa Assemblea, io avrei dovuto ricusarmi di rispondere. (Bene! Bravo! — a destra e al centro)

Cavallotti. Acqua passata non macina più.

Depretis, ministro dell'interno. L'onorevole Cavallotti ha ricordato i molti voti di fiducia che egli ha dati...

Cavallotti. Purtroppo! (Ilarità)

Depretis, ministro dell'interno. ... i purtroppo molti voti di fiducia che ha dati all'onorevole Depretis. Io non ho avuto tempo, non mi è venuta circostanza propizia, per fare un conto e stabilire un bilancio. (Ilarità) Posso ricordare che su qualche proposta di legge, da me sostenuta e difesa, ebbi favorevole il voto, senza averlo cercato, anche dell'onorevole Cavallotti e di parecchi suoi amici politici. E, sa? Io ho detto una volta che sopra certe leggi, sopra certe proposte, io accettava senza resistenza il voto favorevole dall'onorevole Massari o da chiunque della estrema destra; come non potevo dire: *Vade retro, Satana*, quando il voto mi veniva dalla estrema sinistra.

Egli ha aggiunto ancora che in questo fatto egli vede un segno dei tempi, l'indizio di tutto un sistema. Ma insomma trattasi di un fatto isolato che, nella peggiore delle ipotesi, volendolo valutare retamente e senza preoccupazioni, si potrebbe considerare, ripeto, nella peggiore ipotesi, che io non ammetto, come un errore commesso da uno dei 20 mila carabinieri che prestano servizio militare e tutti i giorni combattono una fiera battaglia, lasciando vittime sul loro campo onorato, per difendere gli averi, l'onore, la vita dei cittadini. (Bravo! Bene!)

Ed io dico che un fiore non fa primavera; e da questo fatto unico il voler dedurre ch'esso è un segno dei tempi, fare congetture, tirarne un'induzione generale e in questo fatto speciale, che potrebbe essere un errore commesso da un individuo, scoprire tutto un sistema, mi permetta l'onorevole Cavallotti, ci vuol proprio la sua fervida fantasia per riuscire a quest'induzione.

Ma veniamo al fatto, chè quanto al segno dei tempi, io potrei anche dire altre cose, in senso molto diverso, anzi contrario a quello che l'onorevole Cavallotti ha adombrato nelle sue osservazioni; imperocchè ogni giorno, e anche stamane, ho notizie di lotte sostenute dai militari di questo benemerito Corpo, per la difesa dell'ordine pubblico e della pubblica tranquillità, per la tutela degli averi e della vita dei cittadini, lotte dalle quali i

carabinieri escono in molti casi malconci e feriti e talvolta vi lasciano la vita.

Ma lasciamo la questione del segno dei tempi; quando verrà quella discussione alla quale l'onorevole Cavallotti ha accennato, rassomigliandola alla divina bontà che ha sì gran braccia che prende ciò che si rivolge a lei, allora discuteremo.

Cavallotti. Sarà una lunga discussione.

Depretis, ministro dell'interno. Il lungo non vuol dir buono. (Si ride)

Ma veniamo al fatto.

L'onorevole Cavallotti ha detto che avrebbe indicato di questi fatti poche circostanze esatte ed ha manifestato la convinzione che sarebbe stato d'accordo col ministro.

Mi spiace, onorevole Cavallotti, di non poter essere d'accordo nella circostanziata esposizione dei fatti che egli ha svolta alla Camera; ci sono delle differenze, delle mende, delle inesattezze, ma abbastanza notevoli. Io potrei leggere due rapporti che ho qui, tali quali mi vennero....

(Conversazioni a sinistra.)

Ma se vogliono tacere e lasciarmi parlare, sarà bene; sanno che le interruzioni mi tolgono il filo del ragionamento. (Ilarità)

Io non mi farò ad esporre il fatto, nei suoi minuti particolari, quale mi risulta dai rapporti che ho avuto cura di chiedere anche all'Arma dei carabinieri reali, noterò soltanto alcune circostanze, le quali, secondo me, dimostrano che tanto il professore di filosofia che fu soggetto a questo disgraziato incidente, come l'onorevole Cavallotti, non hanno una cognizione sufficientemente esatta delle nostre leggi.

Ecco dunque il fatto, senza le particolarità. Il professore Pallaveri viaggiava da Civitavecchia a Roma in un vagone di terza classe, (ciò non gli fa certamente torto). Alla stazione di Maccarese erano giunti due carabinieri, i quali conducevano due persone assicurate coi ferri, giusta i regolamenti dell'Arma, una delle quali arrestata in esecuzione di un mandato di cattura, l'altra arrestata in flagranza di reato. E qui comincia una versione diversa. A me risulterebbe che il fatto avvenne nello stesso vagone di terza classe sul quale salirono i carabinieri conducendo con sé i due detenuti, e nel quale viaggiava il professore Pallaveri.

Altre due persone stavano in quel vagone: due persone che parevano operai o contadini, ed un ragazzo. I carabinieri credettero di chiedere loro le carte: quelli le mostrarono, ed uno si lamentò perchè non si usasse lo stesso trattamento anche a quegli che viaggiava con loro civilmente vestito, e che era il professore Pallaveri. I carabinieri allora chiesero

le carte anche al professore, ma questi si meravigliò di tale atto, dichiarando che credeva di non esservi tenuto, e ai carabinieri che insistevano soggiunse acerbe parole, accennando ai tempi del Governo austriaco.

Per queste parole acerbe che il professore Pallaveri ha detto, convinto com'egli era (ed io ho ragione di dirlo) che non fosse in lui obbligo alcuno di mostrare le sue carte, e che però egli potesse credersi colpito da un atto arbitrario, da un sopruso, da una soperchieria, per queste parole acerbe i carabinieri si tennero insultati. Egli mostrò, è vero, la sua carta di visita, ma i carabinieri non la giudicarono un recapito sufficiente a mostrare l'identità della persona. (Oh! oh! *a sinistra*)

E siccome i carabinieri si ritenevano insultati dalle parole pronunziate dal professore, crederono d'arrestarlo.

Una voce a sinistra. Questa è un'aggravante.

Depretis, ministro dell'interno. Ma come aggravante! Avete delle idee strane voi altri. (*Bisbiglio*)

Il fatto dunque, si riduce a questo, che, da un lato, il professore Pallaveri credette di non essere tenuto alla richiesta dei carabinieri, e, dall'altro, i carabinieri si crederono offesi dalle parole pronunziate dal professore. Il professore Pallaveri fu quindi condotto dalla stazione di Maccarese a Roma, ove giunsero circa le otto e mezzo o le nove.

E dovendo i carabinieri condurre i due detenuti, di cui ho accennato, alla stazione di Borgo, perchè questi due carabinieri appartenevano appunto a quella stazione, nè avrebbero potuto separarsi uno per accompagnare il Pallaveri e l'altro per tradurre gli altri due detenuti. (*Interruzioni a sinistra*), Il professore fu condotto alla stazione di Borgo: colà giunto, il maresciallo usò i riguardi che sono dovuti ad una persona civile quale era il professore Pallaveri, come egli stesso ammette. Più tardi sopraggiunse il tenente che comandava quella stazione, e il professore Pallaveri avendo anche esibito altre carte che constatavano la sua identità, oltre il biglietto di visita, fu messo in libertà. Ecco il fatto senza commenti.

Se non che l'onorevole Cavallotti domanda: noi vogliamo sapere se c'è o no il diritto di viaggiare liberamente in Italia. Sì, onorevole Cavallotti, c'è il diritto di viaggiare liberissimamente, ma nella legge di sicurezza pubblica tuttora vigente, e che si applica a tutti, c'è pure questa disposizione: "Ogni cittadino, fuori del circondario al quale appartiene, dovrà, sulla richiesta degli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza, dare contezza di sè, mediante

esibizione del passaporto rilasciato dall'autorità competente. „ (*Mormorio a sinistra*)

Voce a sinistra. È un sistema smesso perfino in Austria!

Depretis, ministro dell'interno. Stia tranquillo, badi che il caso è diverso, che qui si tratta del passaporto per l'interno e quanto a quello per l'estero ho visto smetterlo e ripristinarlo, almeno in parte. Lo fece la Repubblica francese che l'ha smesso e l'ha ripristinato.

Del resto, la legge è qui, e nessuno è superiore alla legge. (Bravo! Benissimo! *a destra e al centro*)

E sapete, o signori, che pochi giorni or sono, non molto tempo addietro, i carabinieri si sono permessi di chiedere le carte e con questo mezzo poterono arrestare una persona vestita in abito signorile, solo perchè sospettavano che sotto quegli abiti potesse nascondersi un malfattore? Certo non potevano averne certezza: chiesero le carte, e non le avendo, la persona fu arrestata; e si è poi riscontrato che era colpita da mandato di cattura per reati gravissimi. La legge è così, o signori, ed è fatta a difesa della società civile! (*Bravo!*)

E la legge che ho citato, articolo 65, aggiunge dopo le parole: "mediante l'esibizione del passaporto o del libretto di cui all'articolo 48, o di qualche segno, carta o documento sufficiente ad accertare l'identità della persona, o la testimonianza di persona dabbene.

"Ove non possa farlo, sarà accompagnato dinanzi all'autorità locale di pubblica sicurezza, la quale potrà o munirlo di un foglio di via a rimpatriare, o, secondo le circostanze, farlo anche accompagnare dalla forza. „

Io sono convinto che, se il professore Pallaveri avesse saputo che c'era una disposizione di legge che lo obbligava ad esibire il passaporto per l'interno, o qualche carta più comprovante la identità della persona di quello che fosse un semplice biglietto da visita, quantunque stampato con tutti i suoi titoli, egli si sarebbe assoggettato alla legge, e l'incidente non sarebbe avvenuto.

Di questo fatto, come ho detto, isolato, se ne vuol fare un caso grave, perchè il professore Pallaveri non è stato messo in carrozza chiusa e perchè fu assicurato coi ferri. Ma, signori, pensate alla responsabilità che incombe ai carabinieri in forza dei loro regolamenti. Se un detenuto affidato in guardia ai carabinieri, sfugge loro, perchè essi abbiano mancato alle prescrizioni che il regolamento prescrive, essi possono essere puniti, credo, fino ad un anno di carcere.

Appunto di recente è avvenuto che un carabiniere fu condannato a sei mesi di carcere, in

causa della fuga di un detenuto, verso il quale si era creduto di prescindere dalle precauzioni volute dal Regolamento.

Ciò non vuol dire, o signori, che non ci debba essere un criterio equo, un discernimento che debba servire di guida per applicare queste disposizioni; ma, santo Dio! pensate che i carabinieri si crederono insultati e che in tal caso il fatto costituisce un reato.

Io ho esposto i fatti come mi risultano. I carabinieri non potevano nè cercare al Pallaveri una carrozza, nè metterlo in libertà prima di averne facoltà dai loro superiori. Di questo che io dico ho una prova anche nella dichiarazione che il professore Pallaveri ha rilasciata ai carabinieri, quando alle 11 e mezzo fu posto in libertà. Notate che è salito a Maccaresse dopo le sette, è arrivato a Roma alle otto e mezzo o alle nove, ed alle 11 e mezzo, secondo i rapporti che ho qui, fra loro conformi, è stato messo in libertà; non si tratta dunque di detenzione prolungata, sebbene il fatto non cambi molto per questo.

Ma sentite ora la dichiarazione fatta dall'onorevole Pallaveri: " Il sottoscritto, essendo stato posto in arresto per non avere, richiesto, mostrato carte che non credeva necessarie per viaggiare all'interno (egli aveva questa persuasione, di non essere tenuto a mostrarle) non può che protestare contro un tale atto, giudicandolo come arbitrario, rimettendosi all'egregio signor tenente dei reali carabinieri di procedere come crederà meglio. Firmato: professore Daniele Pallaveri. "

Da questo, adunque, che cosa si deduce? Si deduce, che il professore Pallaveri, non conoscendo la legge (perchè un professore di filosofia può benissimo ignorare le leggi; chè, se è vero che la legge si presume conosciuta da tutti, anche da coloro che non sanno leggere e scrivere, e nessuno può allegarne l'ignoranza, vediamo però anche uomini colti che in fatto non ne sanno le disposizioni), avrà creduto, dico, di non essere obbligato a presentare carte, e, tenendosi offeso, avrà detto parole aspre; da ciò il conflitto ed il suo arresto.

Una voce a sinistra. Ha detto o non ha detto?

Depretis, ministro dell'interno. A me consta che ha detto.

Dopo questi fatti, che a me risultano da rapporti che mi furono comunicati, e dopo che, mi permetto di aggiungere, gli ufficiali dell'Arma dei carabinieri hanno creduto di deferire il fatto all'autorità giudiziaria, il che non era nemmeno richiesto dall'onorevole Pallaveri, io credo che non ci sia da parte mia nulla da aggiungere, e nulla da fare. La legge, come è, e fin che c'è, deve essere

eseguita; il professore ignorava questo suo obbligo; ma questa discussione potrà servire a farla sapere a tutti, e, se non altro, avrà avuto questo vantaggio.

Quanto poi all'uso delle precauzioni che il regolamento autorizza e le leggi consentono, io confido completamente nell'accorgimento, nella prudenza, e nella fermezza di cui hanno sempre dato prova i distintissimi ufficiali che sono a capo del benemerito Corpo dei carabinieri, e credo che la Camera può confidare nel loro discernimento, nella loro capacità, nel loro tatto, come sono sicuro che vi confida il paese, e come pienamente vi confida il Governo.

Credo di aver così risposto all'interrogazione dell'onorevole Cavallotti. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavallotti, per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Cavallotti. L'onorevole presidente del Consiglio comprende naturalmente, che la mia soddisfazione per le parole sue, non può essere che molto limitata e molto mediocre; non maggiore di quella che al professore Pallaveri arrecasse quel suo divertimento.

Io intanto, confesso il vero, avrei preferito che l'egregio presidente del Consiglio, abbandonandosi a quella felice vena d'improvvisazione, che lo fa il più artistico oratore della Camera, non avesse preparato l'esordio della sua risposta; poichè così si sarebbe risparmiato di rispondere ad un appunto che io avevo già cordialmente antivenuto: e sul quale sembravami tanto meno opportuno il ritornare, in quanto che dopo tutto, quella formula dei *freni* non è proprietà letteraria mia, ma dello stesso onorevole ministro: è dal suo labbro che l'ha raccolta il Senato: e io non capisco e non vedo come possa offendere i riguardi dovuti alla Camera elettiva, una frase trovata lecita, e udita così religiosamente nella Camera vitalizia. (*Bene! all'estrema sinistra.*)

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto, non ricordarsi quanti sieno i voti di fiducia ch'egli ha accettati da me.

Neppur io, veramente il conto l'ho fatto, ma così a occhio e croce, la memoria del cuore me ne fa ad un dipresso calcoler più di una dozzina; (*ilarità*) specialmente dei tempi quando udiva l'egregio presidente del Consiglio, protestare con molto eloquenti e molto vivaci parole (che verrà presto il giorno di ripetere testualmente in questa Camera) contro arbitri del medesimo genere, anzi meno gravi di quello che oggi si deplora.

Voce a sinistra. Molto meno!

Depretis, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ma che molto meno!

Cavallotti. A quei voti di ingenua fiducia sarei contento di tornare ancora, se l'indirizzo attuale del Governo non fosse tale pur troppo da rendere la cosa più ordinaria e più usitata del mondo, fatti del genere di quello che denunziai. Sul qual fatto mi permetterà l'egregio presidente del Consiglio ch'io gli dica che le mie informazioni non collimano precisamente colle sue.

Egli afferma che il professore Pallaveri, meravigliato per la richiesta delle carte, abbia accennato ad altri tempi. Se ciò fosse, non avrebbe detto che la verità, e vorrebbe dire che le analogie s'impongono; ma ciò non è, perchè il professor Pallaveri non disse niente. E neppure è vero ciò che l'onorevole ministro allega, che fosse parsa insufficiente la richiesta delle carte; anzi, le parole dell'onorevole ministro mi darebbero argomento a cogliere il carabiniere in fallo: perchè sta in fatto che il carabiniere del biglietto di visita si era contentato già, e non impose l'arresto se non quando il professore si permise di osservare umilmente che sarebbe andato in questura a verificare se i passaporti occorre- vano. Dunque se il biglietto da visita da principio bastava, e poi non bastò più, il carabiniere o prima o poi ha contravvenuto alla legge a cui l'onorevole ministro mi rimanda.

Depretis, *presidente del Consiglio*. *Oportet au-
diatur et altera pars.*

Cavallotti. Certo, un argomento assai migliore nell'interesse della tesi sostenuta dal presidente del Consiglio, pare a me quell'altro, di riguardare l'episodio come un *fatto isolato*, così com'egli dianzi affermava; ed io confesso che a me fa un senso curioso il vedere l'egregio presidente del Consiglio ridotto a far uso di una teoria che egli primo e i suoi amici poi hanno tanto, ma tanto rimproverata al partito democratico e a noi che su questi banchi sediamo. Succedono fatti dolorosi, opera d'individui malvagi; la democrazia indignata li deplora, li stigmatizza: ha un bel chiamarli fatti isolati: le si ride sardonicamente sul viso! Oggi è il Governo che fa sua la teoria: e pretende esser creduto sulla parola. Ma via, se io volessi rendere la pariglia, vi direi che un delitto, che un crimine può essere benissimo il fatto isolato di uno sciagurato qualunque, non appartenente a nessun partito, come in ogni paese se ne trova: ma che un arbitrio commesso da un membro di un Corpo organizzato e costretto a severa disciplina, si presta assai meno alla teoria dell'isolamento; e se degl'isolati ar-

bitrî si parla quando questi arbitrî nei Corpi disciplinati avvengono, vuol dire che l'arbitrio deve essere nell'atmosfera. (Bene! a sinistra)

Oh! se non fossero recenti, vivi nella memoria i gravissimi fatti per i quali pende davanti alla Camera una formale interpellanza e dei quali a suo tempo si parlerà; se non fosse notorio che arresti arbitrari quotidianamente avvengono e si moltiplicano in questi giorni in Italia; se recenti dibattimenti a Milano e in altre città non avessero messo in chiara luce in che sistematica guisa a queste arbitrarie prepotenze si procede; se riguardo alla costante impunità di questi soprusi, di questi arresti illegittimi il paese non assistesse, proprio in questi giorni, stupefatto, alle enormi scandalose rivelazioni di un processo, che il presidente del Consiglio si pente certo in questo momento in cuor suo d'aver provocato, oh! allora io potrei forse credere all'onorevole ministro sulla parola.

Così invece mi permetto di essere un poco più scettico, perchè penso che gli agenti della forza pubblica, quanto più sono stretti da discipline rigorose, tanto più hanno il fiuto sottile, la intuizione esatta degli umori e delle volontà dei superiori. Come va che in altri tempi del Ministero della Sinistra, quando pure era presidente l'attuale presidente del Consiglio, ed erano i bei tempi delle promesse riforme e delle rivendicate libertà, come va che di queste enormezze con tanta facilità non succedevano? Mutati i tempi, mutate le consuetudini. Gli agenti subalterni hanno odorato il vento. Vuole, onorevole presidente del Consiglio, che gli dica qual è la mia vera impressione su questo fatto?

La mia vera impressione è questa. Che se invece di un alto funzionario dell'insegnamento, invece di un ufficiale di un ordine cavalleresco di uno Stato amico, che avrebbe potuto per questo fatto interessare anche il proprio rappresentante presso il nostro Governo, se invece si fosse trattato di un povero diavolo qualunque, la cosa non sarebbe passata per l'arrestato così liscia ed egli sarebbe ancora oggi in carcere a convincersi che gli agenti della forza pubblica hanno sempre ragione, soprattutto quando hanno torto.

Non sono io che lo dico; lo affermano le schiacciante testimonianze in questi stessi giorni emerse dal processo Giorio a Milano, e dalle quali risulta dimostrato e provato come gli agenti della forza pubblica, in casi simili si ingegnino di provocare per poi, col pretesto di resistenza od oltraggi, le gittimate violenze esercitate.

Depretis, *ministro dell'interno*. Ma non è vero questo!

Cavallotti. Altro che vero! E che vero sia non ci è da sorprendersene, dal momento che la legge dispone che le deposizioni degli agenti della forza pubblica formino prova in giudizio. E la formano anche contro i testimoni più autorevoli e più integri, la formano anche quando ne appare evidente la falsità!

Pochi giorni sono in una città degli Abruzzi succede una dimostrazione; un sergente dell'esercito assistè testimone oculare all'arresto di giovinetti, che non hanno emesso nessun grido sedizioso. Chiamato in tribunale, il sergente dell'esercito testimonia sulla fede dell'onore suo e della sua divisa, che quei giovinetti arrestati non dissero neppure una parola: le guardie depongono il contrario; il deposto delle guardie fa prova in giudizio; e il sergente è punito per aver detta la verità!

Qui in Roma un professore (perchè pare che gli agenti della forza pubblica l'abbiano in specie coi professori) (*Si ride*) Peregio Aprile De Luca, la sera dei fatti di piazza Sciarra, ad alcune guardie che arrestano uno studente osserva nei modi più cortesi che han preso uno sbaglio, e attesta sull'onore suo, come testimone oculare, che lo studente non ha detto verbo: per aver detto questo viene anch'egli brutalmente arrestato e tradotto in questura, dove immediatamente, riconosciuto e provato l'errore, vien rimesso in libertà.

La mattina appresso il professore va dal giudice istruttore a portare la sua brava querela, per il sopruso sofferto: e sapete il giudice che cosa gli risponde? — Ella ha tutte le ragioni del mondo: la sua querela è fondatissima, e se insiste, io devo riceverla; ma, se vuole un consiglio, tralasci di presentarla; queste cose non hanno corso, perchè si sa che nelle guardie non c'è dolo, hanno commesso l'arbitrio solo per zelo del servizio pubblico, e poi se magari alle guardie saltasse in mente di attestare che ella abbia rivolte loro male parole, le abbia dette sì o no, potrebbe trovarsene male, perchè le deposizioni delle guardie formano testo in giudizio.

Così si scrive la storia *pro tribunali*, sotto gli auspici della nova libertà! e così la si sarebbe scritta anche a riguardo del professore Pallaveri, se invece di un ufficiale di ordini cavallereschi, si fosse trattato di un qualunque popolano. E appunto perciò il caso suo mi fa pensare ai mille altri che si succedono con quotidiana impunità.

All'ufficiale che domandavagli se intendesse sponger reclamo, il Pallaveri ha ben potuto generosamente rispondere: sono professore di filosofia, e penso che siamo in carnevale. Ma io non sono professore di filosofia, sono deputato e penso che questo carnevale delle manette si prolunga troppo.

L'onorevole presidente del Consiglio mi richiamò accusandomi d'ignoranza delle leggi di sicurezza pubblica! Sarà benissimo; le ignorerò e preferisco ignorarle; ne considero gli effetti e dico che questi sono cattivi ed offendono la libertà nei suoi diritti più elementari, nelle sue ragioni più delicate: oh! meglio, molto meglio ignorare le leggi e deplorarne gli effetti malvagi, che conoscerle malvagie e mantenerle! (*Bene! a sinistra*)

Presidente. Così rimane esaurita l'interrogazione dell'onorevole Cavallotti.

Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1883.

(*Molti deputati occupano l'emicloio.*)

Onorevoli colleghi, prendano i loro posti; vediamo di affrettare la discussione dei bilanci.

Nella seduta di ieri fu approvato il capitolo 12. Viene ora il capitolo 13.

Capitolo 13. Assegni e fitti - Opere idrauliche di prima categoria e di irrigazione. (Spese fisse), lire 243,340.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, metto a partito lo stanziamento di questo capitolo.

(*È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli fino al 20 inclusivo:*)

Capitolo 14. Assegni e fitti - Opere idrauliche di seconda categoria. (Spese fisse), lire 1,062,060.

Capitolo 15. Concorso per opere idrauliche consortili (terza categoria), giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, numero 2248 - Allegato F, lire 50,000.

Capitolo 16. Sussidi ai comuni e ad altri Corpi morali per opere di difesa (quarta categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, a termine dell'articolo 99 della legge suddetta, lire 250,000.

Capitolo 17. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Capitolo 18. Spese eventuali per le opere idrauliche, lire 540,000.

Bonificamenti. Capitolo 19. Personale di custodia delle bonifiche. (Spese fisse), lire 120,000.

Capitolo 20. Personale di custodia delle bonifiche. (Spese variabili), lire 5,000.

Porti, spiagge e fari. Capitolo 21. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 836,560.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

Sormani-Moretti. Le somme stanziato in bilancio per soddisfare a necessità di pubblici servizi, devono non solo essere spese, ma essere spese utilmente.

In realtà può sorgere però il dubbio siano utilmente spese le somme destinate per il porto-laguna di Venezia.

Non verrò a dire che forse i mezzi usati fin qui per lo scavo dei canali, anche di quelli di grande navigazione, siano impari ai progressi dell'odierna scienza meccanica ed idraulica. Accennerò soltanto di volo come forestieri, tecnici e però competentissimi, non nascosero la loro meraviglia per il misero materiale effossorio impiegato per quei lavori, mentre poi a stento capivano le ragioni precarie, parziali, d'indole locale epperò plausibili, per cui talvolta si fu indotti a lasciar continuare gli scavi colle antiche cucchiaie a mano sui zatteroni, o nei burchi, per opera dei così detti *burchieri*.

Rammerò al ministro, perchè veda di risolverle, le questioni che si fanno continuamente dai pratici circa il più conveniente e giusto modo di controllare o quindi pagare i lavori compiuti: o misurando in canale per sezioni i vani lasciati dalle materie escavate, ovvero misurando nei burchi le materie estratte.

Avvertirò la convenienza che si continui, anzi s'estenda l'applicazione e si completi opportunamente il partito adottato dall'attuale impresa per il canale principale, di rimorchiare con vaporette lontano fino in alto mare la materia escavata.

Ma su queste e consimili questioni d'ordine specialmente tecnico, non insisterò, accontentandomi d'averle additate anche da quest'aula all'attenzione del Governo centrale, e rimettendomi, per risolverle ed applicarne le più savie soluzioni, all'esperienza ed al senno del ministro stesso e dei suoi ufficiali.

Tratterò qui brevissimamente una questione più vasta, complessa, d'ordine eminentemente amministrativo, ancorchè di somma importanza tecnica, quella del regime lagunare.

La superficie della provincia di Venezia d'oltre 232,000 ettari, è per più di un quinto, ossia per un'estensione che va tra i 50 ed i 60 mila ettari, coperta dalle acque. Diciannove corsi d'acque naturali, fiumi o torrenti in lei si riversano; ha 13 porti o sbocchi in mare, cinque dei quali finora neppure annoverati dal Governo in quarta categoria, quasi non esistessero, mentre però da essi entra non solo l'onda marina in laguna, ma ezian-

dio barche con uomini e merci, sicchè non dubito verranno omai almeno elencati nella nuova progettata classificazione dei porti; e tale enorme estensione di laguna e copia di acque, cotanto vasto estuario non ha un assodato regime legale, nè v'è esercitata, si può dire, vigilanza di sorta.

Tutti quasi i Ministeri hanno gravissimi interessi su quello spazio.

La marina: per la navigazione e per il riparo delle sue flotte, avendo, non ha molto, lo stesso ammiraglio Ferragut dichiarato quello, per poco che vi si faccia, il primo porto militare del mondo. *La marina insieme al Ministero della guerra:* per la difesa del litorale, dell'arsenale e della fortezza di Venezia. *La finanza:* per cautelarsi dal contrabbando. *L'agricoltura:* per la vallicultura, la pesca, la caccia, l'imboschimento, la coltura di ricchi e prosperosi orti e vigneti, le bonifiche possibili ed indiscutibili che vi si possono fare in talune località. *I lavori pubblici:* per lo scolo delle acque, il percorso dei fiumi, la foce loro, i lavori dei porti, gli escavi dei canali di grande e piccola navigazione. *L'interno:* per la sicurezza e l'ordine pubblico, per la viabilità anche per acqua, potendosi di là agevolmente risalire dal Friuli fino a Torino, quella preziosa navigazione interna che tanto costò ad altre generazioni venendo ora, oltre il debito, trascurata ed essendo anche difficoltà tra l'altre cose dai preventivi assenti, alcune volte diniegate, che pel passaggio di vaporette si richiedono da tutti i Genî civili di cui toccasi la giurisdizione. Ciò sia detto per incidente, fra parentesi e claudite. *Tutti i Ministeri:* per l'osservanza delle leggi e regolamenti speciali, la tutela dei diritti di proprietà ed il coordinamento delle pubbliche amministrazioni.

Eppure, anche malgrado tanti e così importanti riguardi, là s'attende sempre invano, o signori, un regolamento lagunare, desiderato, richiesto, promesso da anni e riconosciuto nonchè necessarissimo, urgente.

Dovrebbe, è vero, ancora vigere colà legalmente un regolamento austriaco, in oramai 50 anni non reso peranco definitivo. Ma quel regolamento appunto per tale suo innato carattere di precarietà, soffrì e soffre ora ancora più, trascuranze e contestazioni tali da renderlo nullo.

Incerti dunque i tribunali sulla validità delle leggi speciali e sulle norme con cui applicare le richieste sanzioni a carico dei contravventori; non bene delimitate le attribuzioni della varie autorità marittime, portuali, tecniche ed amministrative, o senza quindi alcuna efficace responsabilità; mancanti, ad onta di tali e tante autorità interessate,

gli agenti necessari alla vigilanza, e però nell'impossibilità di sorvegliare a tanta estesa di spazio per prevenire e reprimere i guai; impunemente si gottano ruderi dai barcaiuoli nei canali che a gran dispendio del Governo si escavano; si fanno pescaie dove l'acqua imputridisce e diffonde perniciosi miasmi; qua si lascia scorrere la terra delle mal ferme sponde; là si innalzano argini, chiudono canali, interrano maremme, formano nuove sacche o se ne allargano altre, senza norme direttive, senza le volute cautele nè i voluti necessari permessi delle autorità; si fa insomma spesso quel che si vuole e quel che non si deve, con danno universale e dei proprietari e degli aquicultori, mentre poi talvolta, per avventura, sorgono improvvisi ostacoli ad intraprendere e compire opere utili, od almeno non dannose, come di limitate e determinate coltivazioni, d'imboschimenti, di piantagioni, di ostri o piscicoltura.

Se non il libito colà essendo licito, certo però il caso facendo opposizione agli uni e lasciando fare gli altri; non già la ragione, non il diritto, non una uniformità di criteri. E quindi i conflitti di interessi tra acquicultori o terrafermieri, i quali si possono benissimo concordare, si rendono invece più aspri, appunto per questo eventuale, dirò così, sopravvento degli uni sugli altri nei singoli casi, esautorata rimanendone l'autorità, la cui impotenza è spesso tacciata, a torto, d'imparzialità e d'ingiustizia.

Ancho oggidì, lagni gravissimi trovano eco nel comizio agrario e di piscicoltura di Venezia e presso altri Corpi morali: perchè la legge sulla pesca non è equamente applicata nè fatta osservare, mentre la distruzione del pesce è già vastissima, alcune specie di esso ed anche le ostriche essendo quasi scomparse, nè potendosi più coltivare; perchè si pensa ad estendere le saline di San Felice e le condizioni ed i limiti di tale concessione, senza prefisse norme stabili, allarmano, fors'anco contro il ragionevole, comuni, vallicultori, proprietari e pescatori di quei dintorni; perchè, mentre per la difesa del porto di Lido si iniziarono spese e fatiche, si lasciarono testè, colà presso, compiere, in laguna, lavori da paralizzare in parte, a quanto taluni esperti asseriscono, i benefizi che dalla scogliera di Lido si ripromettono per l'alimentazione della laguna stessa; perchè intanto che si redigono e meditano progetti per combinare gl'interessi di tutti, nella deficienza di norme direttive stabili, bisogna rimanere inerti, incerti se e come darvi corso, paralizzati tanto a fare il bene quanto ad opporsi al male.

Vuolsi distruggere la laguna? La si vuol col-

mare? Lo si dica e se ne studi e prescriva il modo, poichè, tanto nella lotta contro la natura, come nell'assecondare, dirigere, prevenire questa, conviene formarsi un piano determinato e costantemente seguirlo. Ma io non credo nè utile nè possibile l'olandizzare, come taluno dice, l'estuario, perchè gli effetti delle maree, che in Olanda hanno dall'alto al basso una differenza di almeno 7 od 8 metri, non possono paragonarsi agli effetti delle maree in Venezia, dove la media massima non raggiunge neppure il metro d'altezza.

Comunque sia, il Governo finora non ebbe tali idee, nè mai mostrò di ritenerle neppur esso utili e possibili. I progetti di quel tanto sollecitato e non mai giunto regolamento, percorrono, dal 1871, qua al centro del Governo, gli stadii di gestazione, opponendosi, dicono, ad adottarlo, l'uniformità delle leggi generali del regno. Io nol vidi e non so se ciò sia. Ma, certo, l'estuario veneto presenta una condizione tanto eccezionale, unica anzi, che l'uguaglianza di trattamento con paesi di terraferma, o cogli altri porti del regno, porterebbe la massima delle disuguaglianze in linea di diritto, mentre pregiudicherebbe ognora, in fatto, il pubblico interesse. Ma in ogni caso se regolamento non potesse farsi legalmente valido, fatta sia una legge colla sanzione del Parlamento, il quale certo non la rifiuterebbe. Ma qualcosa si faccia!

All'onorevole Baccarini, che mostrossi meco molte volte ben capacitato di tale necessità e sollecito dei gravi interessi lagunari, chiedere devo io quando si avrà quel regolamento, quando, come e con quali mezzi di vigilanza sarà esso attuato.

Sopra due altri punti mi permetta il ministro di richiamare la sua attenzione. Mentre per le spese portuali il 20 per 0/0 sta, in forza di legge, a carico dei comuni interessati, il 10 a carico dei comuni contigui, il 5 a carico dei comuni del circondario, il 5 pure a carico delle provincie, un tale riparto di spese produce per la vastità di quel porto che si volle estendere a tutta la laguna, tanti gravi oneri su taluni comuni da fare insorgere contestazioni per la eccezionalità appunto di tale laguna-porto, essendochè è evidente come la legge generale fatta pel resto del regno, applicata a Venezia dopo la felice sua ammissione, coll'intendere per porto tutta quanta la laguna, veniva ad assumere ivi un aspetto ed una importanza assai diversa da quella che ha in tutti gli altri porti d'Italia e reca ben altre conseguenze economiche alle provincie e ai comuni.

Non crede il ministro equo e conveniente di prendere in serio esame una tale questione, la

quale, per quanto io credo, è tenuta ognora viva da alcuni comuni del Veneto e dà luogo a continue contestazioni?

Una Commissione lagunare nominata nel 1866 e già presieduta dal Paleocapa, poi dal conte Marcello, per la morte di costoro, non sostituiti; e per la mancanza di altri, non si riconvocò più da parecchi anni, ancorchè i lavori pel Brenta, pel Sile ed altri già compiuti od in corso si debbano alla sua sapiente iniziativa, e il nuovo regolamento lagunare da me sollecitato or qui, fosse anzi tutto da essa Commissione invocato. Se non si crede farla risorgere quella Commissione, come e perchè non fu però per Venezia applicato neppure il primo decreto 12 marzo 1868, pel quale dovrebbe esservi una Commissione locale permanente per i lavori ai porti e spiagge?

Concludo pregando l'onorevole ministro di rassicurarmi pubblicamente:

1° che sarà finalmente adottato un efficace regolamento lagunare e vegliatane poi convenientemente l'osservanza;

2° che si riesamineranno e definiranno pel meglio le questioni: di riparto delle spese portuali per la laguna-porto di Venezia, e dell'istituzione di quella Commissione che credo stabilita per legge a vigilare sui lavori del porto.

Sull'alto della porta che conduceva all'antico magistrato delle acque, gelosissimo ufficio in sommo onore presso la repubblica veneta, stava inciso sopra pietra un editto che ancora oggi si legge e suona così:

Venorum urbs divina disponente
 Providentia in aquis fundata, aquarum
 Ambitu circumspecta, aquis pro muro
 Manitur: quisquis igitur quoquo modo
 Detrimetum publicis aquas inferre
 Hausus fuerit, et hostis patriæ
 Iudicetur: nec minore plectatur poena
 Quam qui sanctos muro patriæ violasset,
 Hujus edicto jus ratum perpetuumque Esto.

Quanti inscienti nemici della patria si dovrebbero dichiarare tali oggi, se tutti i contravventori alle antiche leggi lagunari venissero colpiti! Ma alla saviezza tradizionale accoppiando la scienza odierna, chi deve vigilare equanimemente al pubblico bene, rammenti quel decreto e provveda a che gran parte delle cure sue e delle spese per il porto e per la laguna di Venezia, non vadano per la mancanza di opportune leggi regolamentare e di vigilanza, inutilmente sprecate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Sebbene non abbia l'onore di

rappresentare in Parlamento l'illustre città di Messina, pure, come deputato della provincia, prendo il più vivo interesse a tutto quanto si riferisce all'incremento economico e commerciale di quella nobile e benemerita città; mi permetto quindi di rivolgere una brevissima domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente alle condizioni della banchina di quel porto recentemente costrutta.

Per una malintesa economia quella banchina fu malamente eseguita, ed ora, dopo che lo Stato spese una non indifferente somma, minaccia rovina con danno non solo del porto, ma anche dei magazzini generali posti in prossimità della banchina e per cui comodo si è costrutta la banchina medesima.

Vorrei dunque sapere dall'onorevole ministro, quali provvedimenti intenda prendere per correggere questi difetti di costruzione, giacchè nella relazione del bilancio, presentata dalla nostra Commissione, non vedo alcun cenno di questo argomento.

Gandolfi, relatore. Nella parte straordinaria.

Di Sant'Onofrio. No, onorevole Gandolfi, è stata cancellata; nel bilancio presentato dal ministro si dice che, vi erano 150,000 lire per l'anno 1882 che ora si tolgono come spesa esaurita. A questo proposito veramente devo manifestare l'impressione spiacevole prodotta nell'animo mio, dal modo col quale si costruiscono, per conto dello Stato, le opere pubbliche nella città di Messina.

Nel 1862 venne votata dal Parlamento la spesa per il bacino di carenaggio: siamo al 1883 e ancora questo bacino non è aperto. In questo frattempo si è tagliato nientemeno l'istmo di Suez, si è aperta la galleria del Gottardo, ma il povero bacino di carenaggio di Messina è ancor là che aspetta.

Si sono a Messina accordati i magazzini generali, e precisamente per questi si è costrutta la banchina, ed ora la banchina minaccia rovina. Notate che banchina, magazzini, gru, bacino di carenaggio dovevano compensare Messina di privilegi. Tali privilegi glieli avete tolti giustamente, perchè nessuna città deve vivere di privilegi, ma almeno questi piccoli compensi dateli regolarmente, spendete bene i danari dello Stato.

Io so benissimo che di ciò non si può attribuire nessuna responsabilità alla persona dell'onorevole ministro Baccarini, il quale quando si iniziarono le opere non era ministro; ma a qualcuno devo ben rivolgere le deglianze giuste della popolazione messinese.

Io spero quindi che l'onorevole ministro Baccarini

rini vorrà indicarmi quali provvedimenti intenda di prendere, per correggere l'errore commesso nella costruzione della banchina che ha costato somme non indifferenti e che è a Messina assolutamente necessaria per aprire al commercio i magazzini generali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Avendo per dovere d'ufficio, dovuto occuparmi nel biennio 1875-76 delle cose di Venezia, della sua laguna, dei suoi lavori, non ricordo che in quel tempo Venezia fosse in preda a quell'anarchia che ci ha descritta l'onorevole Sormani-Moretti; nè ho ragione di credere che ciò sia avvenuto successivamente.

Certamente l'onorevole Sormani-Moretti da qualche contravvenzione, da alcuni inconvenienti parziali, ha voluto indurre un disordine generale ch'io non credo abbia mai esistito.

Convengo tuttavia nella necessità di un regolamento definitivo, lagunare.

Io non partecipo all'idea di coloro che volevano bonificare una parte della laguna: io porto opinione che una grande laguna sia necessaria per mantenere profondi ed officiosi i porti. Ed in questa Camera più volte ho propugnato la necessità di riattivare, anche per il servizio di guerra, il porto del Lido, e credo che col riattivare quel porto si renderà un grandissimo vantaggio non solo al commercio di Venezia, ma anche alla difesa nazionale, perchè l'unico porto militare che abbiamo nell'Adriatico è quello di Venezia e se ne può fare un porto, come diceva appunto l'onorevole Sormani-Moretti, citando il Ferragut, da essere annoverato fra i primi porti militari del mondo. Le condizioni presenti non sono più quelle d'una volta, ma coi mezzi di difesa che oggidì possediamo, possiamo ritornare ancora Venezia invulnerabile.

Pur non credendo a quella inosservanza dei regolamenti, cui ha accennato l'onorevole Sormani-Moretti (il che tornerebbe a colpa, ad accusa tanto delle autorità politiche, quanto delle autorità tecniche di Venezia), io mi associo a lui nel raccomandare che sia compilato il regolamento definitivo a tutela della laguna e che sia riveduto il riparto della competenza passiva della spesa per la conservazione del porto-laguna di Venezia.

È certo che quel porto trovasi in una condizione eccezionale e che la legge del 1865 non può ad esso equamente applicarsi.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io ho

assai brevi parole da rispondere tanto all'onorevole Sormani-Moretti, quanto all'onorevole Di Sant'Onofrio; non essendo il caso che rivolga all'onorevole Cavalletto altra parola che di ringraziamento per l'anticipata risposta che ha data alle osservazioni del mio amico, onorevole Sormani-Moretti, al quale io non posso astenermi dall'esprimere somma meraviglia per il suo discorso che si può considerare come una filippica contro l'amministrazione dei lavori pubblici, e che avrebbe qualche valore se, invece di accuse generiche, contenesse qualche fatto concreto.

L'onorevole Sormani-Moretti ha cominciato dall'esprimere il dubbio se si spendano utilmente i denari per gli scavi dei canali di Venezia. Che cosa posso rispondergli io? Se egli suggerirà il modo nel quale si debba procedere agli scavi perchè i denari non sieno gettati, io farò esaminare le sue proposte; ma fino a che si limita ad esprimere dubbi io non posso rispondere se non questo, che, in Venezia si scava collo stesso metodo e cogli stessi strumenti che si adoperano negli altri porti d'Italia e di tutto il mondo. Se egli poi intende di mettere in dubbio la buona fede dell'amministrazione che sorveglia, lo dica più chiaro, perchè allora assumerò informazioni e procederò a quelle inchieste che richiede la disciplina e il decoro dell'amministrazione. E questo io dico molto schiettamente perchè mi ha fatto ancora più sorpresa che l'onorevole Sormani-Moretti concluda il suo discorso rimettendosi al senno ed all'esperienza del ministro e dei suoi ufficiali. Mi pare che, dopo tante accuse, non sia proprio il caso di rimettersi al loro senno ed alla loro esperienza. Se il loro senno e la loro esperienza possono valere, non mi paiono molto proprie le allusioni del mio amico Sormani-Moretti.

L'onorevole Sormani-Moretti mi ha chiesto quali provvedimenti io intenda prendere per fare sparire certe disuguaglianze, certe crudeltà verso alcuni Corpi morali che non possono sopportare e che forse non sopportano giustamente il concorso loro attribuito dalla legge vigente nella spesa per il porto di Venezia. Ma anche a questo proposito bisogna che io esprima a lui non minore meraviglia; poichè è da due anni che io ho presentato alla Camera i provvedimenti ch'egli mi richiede e sono contenuti nel disegno di legge sulla classificazione dei porti; disegno di legge che ho ripresentato all'aprirsi della nuova Legislatura. L'onorevole Sormani-Moretti mi aiuti a far discutere quel disegno di legge; ed il suo desiderio sarà appagato.

Finalmente egli ha fatto un quadro assai tetro delle condizioni della laguna di Venezia, nella

quale egli dice che tutto va a soqquadro; ed ha insistito sulla necessità di ristabilire una Commissione arcadica, alla qual cosa io non mi presterò così facilmente. Ha poi domandato se io intenda presentare sollecitamente il regolamento lagunare ch'egli stima tanto necessario a far cessare gl'inconvenienti.

Or bene, l'onorevole Sormani, che per lunga dimora conosce così profondamente le condizioni della laguna veneta e si lagna che le leggi non siano eseguite, dovrebbe anche ricordare che il ministro provvede alla esecuzione delle leggi per mezzo delle autorità locali, per mezzo del prefetto e dell'ingegnere-capo; ed io non ricordo che mi sieno mai state additate da quelle autorità sì gravi infrazioni alla legge sui lavori pubblici da render necessari provvedimenti straordinari.

Quanto all'indugio frapposto alla pubblicazione del regolamento ch'egli ha invocato, avvezzo a chiamare le cose coi loro nomi, dirò subito quali sono le cause per le quali questo regolamento per lungo tempo venne rimandato da Erode a Pilato.

Innanzitutto molte obiezioni e molti ricorsi furono presentati, ed era dovere dell'amministrazione di farli esaminare perchè si tratta di diritti privati in collisione col diritto pubblico; perciò il regolamento è stato lungo tempo presso l'Avvocatura erariale e poi presso il Consiglio di Stato; ma il tempo maggiore sa, onorevole Sormani, dove l'ha perduto questo regolamento? In mano dei prefetti di Venezia. *(Si ride)*

Sormani-Moretti. Non nelle mie!

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io non parlo di lei.

Io so che ogni volta che si cambia un prefetto a Venezia, la prima cosa che fa il nuovo è quella di pregare che gli sia rimandato il disegno di regolamento per potere non solo prenderne cognizione, ma esprimere anche la propria opinione. Ed alcuni prefetti l'hanno tenuto per tutta la loro vita prefettizia, per modo che, avendo talvolta incontrato qualche difficoltà a riaverlo, ho risoluto di non mandarlo più a nessuno.

Nel frattempo si è pubblicato il Codice per la marineria mercantile e si è dovuto riprendere in esame il regolamento per metterlo in armonia colle nuove disposizioni di quel Codice; ed ora si trova in questo stadio; appena l'esame sarà ultimato io m'affretterò a concludere qualche cosa, sebbene io ritenga che, anche dopo, le cose continueranno ad andare come prima, perchè anche senza regolamento, la legge sui lavori pubblici

divieta gli interrimenti abusivi, i lavori di arginatura e tutte le altre manomissioni illegali.

Per quel che concerne le altre osservazioni dell'onorevole Sormani-Moretti, relative alla conservazione della laguna di Venezia ed altro, io raccomanderò all'ufficio locale di prenderle in molta considerazione, come quelle che vengono dall'onorevole Sormani-Moretti, che è in caso di conoscere meglio di ogni altro i bisogni della laguna veneta.

All'onorevole mio amico Di Sant'Onofrio devo pure esprimere un poco di meraviglia, non per le cose ch'egli ha detto, le quali sono tutte vere, ma perchè il suo discorso è la ventesima edizione degli stessi lamenti.

Chi non sa che il bacino di carenaggio del porto di Messina è stata una disgrazia dell'amministrazione, e che fu male costruito? Tutti gli anni si ripete la stessa cosa, e tutti gli anni il ministro risponde che fa quello che può fare. Io ho fatto riparare quel bacino; ed in ciò sta tutto il mio merito, o la mia colpa; perchè non avrebbe fatto diversamente un altro ministro. Ora, il ministro delle finanze ha pubblicato gli avvisi d'asta per l'esercizio di quel bacino. Potrà esso servire allo scopo? Lo voglio sperare; ma se non riuscisse, che farebbe al mio posto l'onorevole Di Sant'Onofrio?

Io mi associo all'onorevole Di Sant'Onofrio nel deplorare il pessimo risultato della costruzione delle banchine nel porto di Messina. Com'era mio dovere, ho ordinato che quelle banchine fossero riparate perchè il commercio di Messina non ne risentisse più a lungo i danni; ma disgraziatamente, il modo di riparazione proposto, non incontrò l'approvazione dell'autorità municipale locale, la quale vi si oppose.

Io non dico che essa abbia torto, per non offendere la suscettività di un Corpo così rispettabile. Se avessi avuto un poco di tempo libero, sarei andato a Messina per rendermi conto dello stato di fatto; per vedere se sieno fondati i danni che si temono dell'occupazione di una parte dell'area.

Ma, se non si potrà trovare una via di compimento, si farà un altro progetto, e se non ci saranno in bilancio fondi sufficienti, come pare abbia detto l'onorevole Di Sant'Onofrio, li chiederò al Parlamento; poichè è debito dell'amministrazione di provvedere più presto che si possa al compimento di quei lavori. Tanto più che io considero una vera disgrazia che si siano ripetuti nel medesimo luogo per le banchine quasi gli stessi inconvenienti che si verificarono in altre opere. La mala costruzione delle banchine del porto di Messina dipende dal fondo fangoso; ma codesto fatto, a mio avviso, non vale a giustificare le persone

che hanno eseguito il lavoro senza assicurarsi in tempo dello stato del fondo medesimo.

Mi auguro, se mai verrà giorno in cui io sia costretto ad adottare qualche misura disciplinare severa, di non essere impedito dalle preghiere di alcuni che prima raccomandano energia, e poi invocano la pietà.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

Sormani-Moretti. Assicuro l'onorevole Cavalletto e l'onorevole ministro Baccarini, che non fu per nulla esagerata la numerazione sommaria che ho fatto degli inconvenienti che tuttodì avvengono nella laguna di Venezia. Non credo, del resto, avere detto oggi cose nuove. Quegli inconvenienti vennero anzi già più volte segnati o ricordati in pubblicazioni ufficiali, nè furono, nè poterono essere smentiti. Anzi in parecchie circostanze le autorità locali e i Corpi morali si fecero eco di quelle asserzioni e deplorarono ed invocarono provvedimenti per quegli inconvenienti.

È sfortuna che molti dei rapporti dei prefetti rimangano dimenticati al Ministero. Di quanto ho detto e ricordato posso rispondere, nè mancarono certo le autorità locali d'indicare quella insufficienza di mezzi e di personale di sorveglianza alle superiori autorità centrali. Domando all'onorevole Baccarini se egli creda che due sole barche possano bastare per tutta quell'estensione d'estuario che va dai confini del Friuli sino a quelli di Rovigo.

Cavalletto. Ma che Friuli!

Sormani-Moretti. Dalla laguna detta più precisamente di Caorle, e dirò da Portogruaro, poichè l'onorevole Cavalletto sa quanto me che oltre allo specchio lagunare, vi sono i canali colà appunto presso il Friuli detti perciò di friulana navigazione.

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Sormani-Moretti. Per tutta quella estensione vi sono mezzi di sorveglianza assolutamente insufficienti. Del resto, quanto alle contravvenzioni, se i tribunali non credono che i regolamenti e le leggi abbiano vigore, è inutile ricorrere a contestarle ed a far processi, dai quali i contravventori vanno assolti. E però i mali continuano e si perpetuano. Nè quindi nel regolamento, che il ministro di nuovo promette imminente, io ho tanta poca fede. Mi basta che venga, produrrà i suoi frutti, ed almeno i tribunali avranno una base per giudicare. Sicchè almeno della nuova promessa di quel regolamento ringrazio il ministro.

In quanto poi ad alcune osservazioni che feci di volo, circa al modo con cui si compiono gli scavi, senza volere entrare nella parte tecnica, ri-

leverò com'io accennai semplicemente essere varie le opinioni circa all'utilità dei diversi metodi seguiti nel compierli e nel misurarli. L'amministrazione seguì ora un sistema, ora l'altro; ed io appunto perciò chiedeva al Governo centrale, il quale per l'accentramento si riserva tutte le decisioni anche ne' casi e patti parziali, ch'esso desse da qui uniformemente quell'indirizzo che egli ritiene più conveniente. Era in questa fiducia che io appunto ricorrevo a lui ed ai suoi ufficiali, e certo in questo punto l'onorevole ministro mi fraintese, senza dubbio. Io non posso aver letto tutti i disegni di legge che si presentano dal banco del Ministero...

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ne ha l'obbligo.

Sormani-Moretti. Nel fatto però l'impresa non è possibile. Ma ancora meno sono obbligato d'averlo letti anche tutti quelli, che sono stati presentati nella passata Legislatura.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Nella presente.

Sormani-Moretti. Dal momento, tuttavia, che il ministro mi assicura che sono stati ripresentati in questa, io me ne accontento ed anzi gliene rendo grazie. Non voglio del resto insistere ulteriormente; ma creda l'onorevole Baccarini che, qualora egli assuma accurate, più esatte e speciali informazioni, egli vedrà quanto siano esattamente vere tutte le cose da me dette. Che se le raggruppai, lo feci per non iscendere in particolari i quali in questa aula mi pareva potessero piuttosto aver l'aria di cose parziali, singole, isolate, o di quei pettolezzetti dai quali aborro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Il vangelo dice: *Pulsate et aperietur vobis.* (Si ride.) Ed io spero che a forza di *pulsare* anche i deputati messinesi otterranno l'adempimento delle promesse fatte ai loro paesi. Ho citato il caso del bacino di carenaggio, non a titolo di rimprovero per l'onorevole Baccarini, ma unicamente per far rilevare che spesso "chi meno spende più spende, „ e perchè, in avvenire, si considerino con maggior attenzione i progetti di massima per lavori che poi costano moltissimi danari. Ad ogni modo, io non posso che lodare altamente la franchezza colla quale l'onorevole ministro ha riconosciuto il vero stato delle cose. Io quindi lo ringrazio di queste sue dichiarazioni e prendo atto della promessa che egli ci ha fatto di recarsi personalmente a studiare le condizioni in cui si trovano le opere pubbliche in Messina, colla lusinga che non si limiterà alla sola città.

Presidente. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

Cavalletto. La replica dell'onorevole Sormani-Moretti, mi conferma che le sue accuse sono esagerate e che l'esagerazione dipende da inesatta cognizione dei fatti. *(Si ride)*

Egli disse: ma come volete che due sole barche vigilino gli estuari veneti dal confine del Friuli...

Sormani-Moretti. E di Chioggia....

Cavalletto. ... sino a tutta la laguna di Venezia? Ma niente affatto! La vigilanza con barche si esercita dai sorveglianti lagunari nell'estuario di Venezia; ma i canali della navigazione friulana, e quelli della navigazione lombarda, sono forse abbandonati senza sorveglianza? Si è informato l'onorevole Sormani-Moretti del personale che è addetto alla sorveglianza di quei canali? Delle spese che si fanno per mantenere e sostenere quella navigazione, nonchè per farvi gli scavi? Si è informato quanti sono i custodi manovratori, quanti i guardiani, quanti i custodi idraulici, che sorvegliano quei canali di navigazione? Se si fosse informato di tutto ciò, non avrebbe detto che due sole barche vigilano per la conservazione dell'estuario veneto dal Friuli sino a Chioggia, e veramente si esercita sino al Po.

Lo ripeto, se le cose dette dall'onorevole Sormani-Moretti fossero vere, costituirebbero un grave atto d'accusa contro i prefetti e gl'ingegneri-capi di Venezia. Ed io sono certo che nè il commendatore Dionisio, che per molto tempo fu ingegnere-capo di Venezia, nè il presente ingegnere-capo cavaliere Ponti, possono essere accusati di trascuranza o di negligenza nell'adempimento dei loro doveri.

Sormani-Moretti. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. L'onorevole Sormani-Moretti ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Sormani-Moretti. Io parlai dell'intera laguna e non della sola laguna di Venezia propriamente detta, perchè moltissimi si dimenticano che la laguna intiera, nella provincia di Venezia, va da Caorle, anzi si può dire, dal Tagliamento, sino al di là di Chioggia, infino a Brontolo e Porto Fossone.

Creda, l'onorevole Cavalletto, che se egli ebbe per i suoi uffici occasione talvolta di occuparsi di queste cose, tale occasione l'ebbero ancora più frequente e costante i prefetti e gl'ingegneri del Genio civile di Venezia. Questi, per quanto io so e mi pare poterglielo assicurare, hanno sempre fatto il loro dovere e molti guai avvennero ed avvengono appunto perchè essi non sono, certo, sempre ascoltati dal Governo centrale. Ai prefetti, me lo

creda l'onorevole Cavalletto, vengono spesso attribuite responsabilità che essi non hanno e non dovrebbero avere, avendo troppo di frequente a subire la responsabilità di fatti altrui, contro i quali, anzi, invano si opposero. Del resto, per quello che egli disse e per quello che ho detto io, a coloro che sono sul luogo e conoscono i fatti, io mi appello; tra lui e me gli abitanti della provincia di Venezia giudicheranno.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti il capitolo 21.

(È approvato e lo sono senza discussione i capitoli seguenti sino al 28 inclusivo:)

Capitolo 22. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,247,555.

Capitolo 23. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 71,706 30.

Capitolo 24. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili), lire 6717.

Capitolo 25. Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 1495.

Capitolo 26. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 462,516.

Capitolo 27. Personale pel servizio dei fari (Spese fisse), lire 212,513.

Capitolo 28. Personale pel servizio dei fari (Spese variabili), lire 24,000.

Capitolo 29. Sussidi per opere ai porti di quarta classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F), lire 265,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis.

De Riseis. Io ho chiesto di parlare per fare una raccomandazione all'onorevole ministro e richiamare l'attenzione della Camera sopra il porto canale di Pescara che acquista una particolare importanza con la costruzione delle linee ferroviarie le quali congiungeranno quello scalo alla capitale del regno ed al versante mediterraneo; parlo delle linee Sulmona-Roma Aquila-Rieti-Terni ed Avezano-Roccasecca.

Stimo opportuno intrattenere brevemente la Camera su tale questione, perchè quella vasta e ferace regione centrale d'Italia si sta preparando alle nuove contingenze, che furono sempre vive e costanti aspirazioni, ed ora stanno per essere tradotte in fatti, ed impongono in tempo utile la risoluzione di alcuni problemi.

Io feci cenno altra volta di quest'opera, che va ritenuta di generale interesse, e mi sia consentito ricordare brevemente in quali circostanze mi occorre di trattarne.

Nella diligente relazione fatta dall'onorevole Damiani sopra il disegno di legge per opere marittime in alcuni dei principali porti del regno, l'e-

gregio relatore dimostrava con copia d'argomenti la necessità di rivedere le disposizioni legislative del 1865 e di riordinare la classificazione riguardante i porti del regno su basi più razionali. Questa necessità era pienamente giustificata dai grandi cambiamenti economici, commerciali ed industriali verificatisi nel nostro paese e principalmente pel compimento delle reti stradali e ferroviarie nell'interno del regno e per le nuove vie aperte al commercio e per i grandi cambiamenti politici all'estero.

Venendo poscia la relazione a trattare dei porti di 4^a classe e di quelli dell'Adriatico, in ispecial modo portava la sua attenzione sopra il porto di Pescara, il quale attingeva grande importanza dall'apertura della nuova rete ferroviaria testè ricordata.

Questo concetto venne ampiamente svolto nella discussione che si fece intorno al disegno di legge citato e venne sintetizzato in un ordine del giorno formulato dalla Commissione, accettato dal ministro e votato dalla Camera, col quale s'invitava il Governo a presentare un progetto di legge per recare alla vigente classificazione dei porti quelle modificazioni ed aggiunte che le mutate condizioni del commercio e della viabilità nelle provincie in cui trovansi, avessero rese necessarie.

Il progetto di legge invocato da quell'ordine del giorno venne dall'onorevole ministro presentato nella passata Legislatura, e, riprodotto nel principio della quindicesima, trovasi ora all'esame della Commissione parlamentare e verrà certo fra non molto dinanzi al vostro esame. Ciò spiega pienamente l'opportunità di occuparci di proposito di tale soggetto affin d'aver elementi da poter risolvere le quistioni che si riferiscono alla sua attuazione ed alla classificazione quando sarà stata votata la nuova legge sui porti.

Voci. Forte. Non si sente.

Presidente. Onorevole De Riseis, vorrebbe avere la cortesia di venire un pochino più giù? Gli stenografi non la sentono.

De Riseis. Onorevole presidente, procurerò alzare la voce. Non intratterrò che per brevi momenti ancora la Camera.

Ora io non intendo di entrare nel merito di questo importante argomento che dovrà essere trattato assai più ampiamente in altra discussione.

Mi permetto solo, pel momento, di accennare che la natura fece provvidamente della foce del fiume Pescara un porto naturale che nei tempi della primitiva civiltà italica fu emporio de' commerci delle genti Vestine, Peligne, Marruccine e Frentane e fu mezzo di comunicazione agli

scambi con l'Illiria e con altri popoli ripuari. L'importanza ne è attestata dalle storie e dai monumenti che sopravvivono.

Il porto di Aterno, con la caduta dell'impero romano, fu abbandonato, ma riaperto dal normanno Rugiero e successivamente migliorato da Federico II, venne in seguito di bel nuovo per lunghi anni abbandonato e servi solo ai bisogni della pesca e del piccolo commercio, restandone impedito l'ingresso ai grossi legni dall'insabbiamento della sua apertura.

Ma trasvoliamo sulla storia del passato; oramai la storia la dovremo far noi colle nostre grandi opere che vivranno a ricordo della presente civiltà, che lascerà orme incancellabili della potenza del nostro secolo. Dopo i grandi avvenimenti ai quali dobbiamo la ricostituzione della gran patria italiana, il Governo vide farsi maggiormente necesse saria quest'opera, e nell'aprile 1868 diede incarico all'ispettore commendatore Mati di compilare un progetto il quale fu reputato pregevole lavoro, importante la spesa di tre milioni e centomila lire.

Nell'anno decorso un vivo movimento si manifestò nell'opinione pubblica delle provincie abruzzesi e di altre interessate a quest'opera.

In un numeroso comizio tenuto in Castellammare Adriatico si espressero voti al Parlamento ed al Governo affinchè fermassero la loro attenzione su questa opera reclamata dalle esigenze e dagli interessi che l'era novella crea allo svolgimento dell'attività nazionale ed affinchè procurassero con una opportuna classificazione a renderne possibile e sollecita l'attuazione.

I Consigli provinciali, le rappresentanze municipali, le società operaie, le Camere di commercio e i più cospicui municipi si associarono a questo voto che io porto alla Camera e che raccomando ad essa ed al Governo.

Non è lontano il momento in cui si discuterà il disegno di legge che stabilirà nuovi criteri per la classificazione dei porti secondo le modificazioni arrecate dalle mutate condizioni del commercio e della viabilità. Essendo in continuo progresso i lavori delle ferrovie i quali allaccieranno più direttamente le provincie del versante Adriatico con la capitale e con quelle del versante Mediterraneo, io mi permetto di pregare l'onorevole ministro di voler sottoporre a novello esame il progetto del porto-canale di Pescara, dell'egregio commendatore Mati per vedere se esso sia adeguato alla importanza che sta per assumere quello scalo; e nel tempo stesso lo prego di portare

la sua attenzione, su questo soggetto, al quale sono collegati così grandi interessi economici, perchè si possa risolvere in tempo utile quali sieno le modificazioni da apportarsi alla classificazione di questo porto, affinchè ne sia possibile e sollecita l'esecuzione.

È questa la fervida preghiera che rivolgo allo onorevole signor ministro, ed attendo dalla sua cortesia una risposta, che mi auguro soddisfacente.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Per quel poco che ho potuto udire, per l'esile voce del mio amico onorevole De Riseis, parmi che in sostanza il suo discorso tenda a raccomandare che il Ministero si occupi di far procedere la questione relativa alla costruzione di un nuovo porto alla foce del Pescara. Questione antica, e, dirò schiettamente, questione di mezzi pecuniari. Quel progetto, (l'ha detto egli stesso, parmi), rimonta a molti anni indietro, e cioè, se ben ricordo, al 1868, ed importa circa tre milioni di spesa per raggiungere una profondità di tre metri. Or bene, quel porto, come sa l'onorevole De Riseis, è di 4ª classe; ed essendo di 4ª classe, lo Stato, secondo la legge attuale dei lavori pubblici, non può pigliare alcuna iniziativa per costruzione di nuove opere, ma soltanto può dare, quando ne riconosca l'utilità, un sussidio fino al terzo della spesa. Egli sa che finora le provincie ed i comuni interessati non hanno creduto, od avuto modo di poter intraprendere la costruzione di un porto nuovo. Da ultimo fu mandata al ministro dei lavori pubblici una domanda, credo, del Consiglio provinciale, o del comune di Pescara ed altri interessati, colla quale si fa istanza perchè il Governo si occupi direttamente di riesaminare l'antico progetto per vedere se soddisfi anche nelle condizioni, dato che debba essere costruito un nuovo porto; ed io credo di aver prevenuto il desiderio dell'onorevole De Riseis dando incarico all'ispettore Dionisio di riprendere in esame l'antico progetto, recandosi sul luogo per esaminare meglio se il medesimo soddisfi abbastanza, nelle condizioni presenti, di svolgimento del commercio di quei luoghi, e proponga quelle aggiunte, le quali saranno da lui ritenute necessarie.

Dopo di ciò, rimarrà la questione della competenza della spesa, e per quella ci riserveremo di fare un esame successivo, quando fosse il caso di intendersi colle autorità locali per la concretazione di un progetto non solo tecnico, ma altresì finanziario per procedere alla costruzione del porto. Intanto, la legge a cui ho testè accennato per la

modificazione della classificazione dei porti, potrebbe vantaggiare di qualche cosa forse anche il porto di Pescara. Io non ricordo quale sia il movimento effettivo della importazione ed esportazione delle merci; ma, siccome quella legge facilita una classificazione di quasi tutti i porti rispetto all'antica, così non può non risentirne qualche vantaggio anche il porto di Pescara, e da ciò ne viene la facilitazione anche per poter intraprendere a spese comuni nuove opere nell'estensione che sarà ritenuta necessaria. Io confermo il mio interessamento perchè l'esame di quel progetto sia portato a compimento, ed assicuro che solleciterò anche la definizione della vertenza, che tanto sta a cuore dell'onorevole mio amico De Riseis.

De Riseis. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni con le quali ha conchiuso il suo discorso, le quali mi dimostrano non essermi malamente apposto nel fare assegnamento sull'interesse che egli porta a questioni di tal natura. Son sicuro che, favorendo l'esecuzione di questa opera di civile progresso, non solo sarà beneficata la popolazione abruzzese, ma ne ridonderà vantaggio non lieve alla intera nazione.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti il capitolo 29 con lo stanziamento di lire 265,000.

(È approvato.)

Capitolo 30. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine) lire 25,000.

(È approvato.)

Strade ferrate. — Capitolo 31. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese fisse), lire 368,589 85.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

(È assente.)

Non essendo presente, perde la sua volta di parlare.

Ne ha facoltà l'onorevole Buttini.

Buttini. Ho chiesto di parlare per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di favorirmi un semplice schiarimento. Nella sorveglianza sull'esercizio delle strade ferrate del regno, venne pure compresa la sorveglianza dell'esercizio delle tramvie a vapore? (Il ministro fa un segno negativo) Se non vi fu compresa, credo mio dovere di fare un'osservazione a tale riguardo. A me pare che, dal momento che la rete tramviaria raggiunge ormai nel nostro regno una lunghezza di 1500 chilometri; dal momento che questo esercizio interessa grandemente il pubblico ed interessa pure cotanto la pubblica sicurezza, già dovrebbe essere

studiato ed emanato un regolamento generale, col quale si provvedesse pure a tale sorveglianza.

Io mi rammento di una circostanza. Appartenni finora alla rappresentanza di una provincia, nel cui territorio esistono varie linee tramviarie. La deputazione provinciale ebbe a preoccuparsi con sollecitudine della necessità di un regolamento, che determinasse le norme speciali, da cui dovesse dipendere l'esercizio di queste tramvie.

Allestì perciò un regolamento che, appena deliberato venne trasmesso, per ragione di competenza, al Ministero dei lavori pubblici, che sinora benchè già decorressero molti mesi, non ebbe ancora a rimandarlo approvato. Se non erro, solo si sarebbe scritto essere intenzione (giustissima) del Governo di fare un regolamento il quale provvedesse generalmente in una materia che era ravvisata d'interesse generale: ma intanto sinora manca sia il regolamento *speciale* sia il regolamento *generale*.

Io ritengo che tale regolamento sia urgentissimo, perchè i pericoli, che vi sono relativamente alle ferrovie, vi sono anche relativamente alle tramvie. V'è l'interesse pubblico nella solidità del materiale e dell'armamento: v'è pure l'interesse del pubblico che si facciano visite periodiche alle locomotive perchè queste non vengano per avventura a scoppiare; e a tutto ciò, sicuramente, non si può provvedere senza un regolamento sanzionato dall'autorità. Quindi, dal momento che l'onorevole ministro mi avrebbe risposto non essere la sorveglianza delle tramvie compresa nell'articolo del bilancio di cui si tratta, mi permetta ch'io gli esprima almeno il voto, il desiderio che venga al più presto provveduto ad un regolamento generale relativo all'esercizio delle tramvie, che soddisfi a quelle esigenze e necessità a cui credo di aver brevemente accennato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. I continui lamenti che si vedono espressi nei giornali dell'Alta Italia relativamente all'esercizio delle ferrovie dello Stato, non solo riguardo al dettaglio del servizio, ma riguardo anche alla più ampia questione delle tariffe ferroviarie, mi hanno deciso di chiedere di parlare su questo capitolo, perchè mi è parsa la sede meno inopportuna per esporre alcuni dubbi ed alcune considerazioni generali sull'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia. A dir vero, la presentazione, fatta nel principio dell'anno, del progetto che regola l'esercizio ferroviario, avrebbe dovuto togliermi la ragione di parlare oggi ma; d'altra parte, se è vero quanto ho visto esposto in alcuni giornali che

questo progetto non risolve completamente la questione, ma non faccia che ristabilire i termini in base ai quali la questione dovrà essere poi risolta, e, il vedere che di questo progetto non è stata nemmeno chiesta l'urgenza, mi ha persuaso ad insistere nella mia idea, perchè mi lasciò il dubbio che l'onorevole ministro non sia convinto dell'urgenza della questione. Ed io vorrei esporre le ragioni, per le quali credo che l'attuale sistema di amministrazione dell'Alta Italia non possa più a lungo durare senza un grave pregiudizio per gli interessi finanziari dello Stato, e per gli interessi economici del paese.

Debbo premettere che io non sono un partigiano, *a priori*, nè dell'esercizio privato, nè dell'esercizio governativo. Su tale questione io riservo il mio voto quando essa verrà in discussione alla Camera. Ritengo che vi possano essere buone ragioni per un sistema e per l'altro; ma, ripeto, riservo il mio voto. Credo però che il sistema attuale sia il peggiore di tutti, perchè è un sistema ibrido, che ha i difetti dell'esercizio privato, senza i vantaggi dell'esercizio governativo. Ma non insisto, dal momento che l'onorevole ministro mi avverte che la questione dovrà venire presto innanzi alla Camera in occasione del progetto già presentato che provvede all'esercizio ferroviario, e mi limito a raccomandare all'onorevole ministro di provvedere, più presto che può, a tale questione, che ritengo di un'urgenza indiscutibile.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io non ho nessuna difficoltà di ascoltare le osservazioni alle quali pare, in certo modo, abbia rinunciato l'onorevole Prinetti sull'amministrazione dell'Alta Italia, quantunque fuori di luogo, perchè, per la soluzione della questione relativa all'Alta Italia e a tutte le ferrovie del regno, io ho avuto l'onore di presentare un disegno di legge alla Camera. Io sono sempre pronto a rispondere in qualunque tempo, sia o non sia opportuno, sia o non sia fuori di posto, alle osservazioni che i miei colleghi credono di poter fare nell'interesse pubblico, poichè io ho sempre da apprendere qualche cosa e sono sempre grato a chi ha suggerimenti da darmi.

Se l'onorevole Prinetti ha qualche caso speciale sia dentro, sia fuori di quest'aula, io gli sarò sempre grato se vorrà segnalarmelo per richiamarvi la mia attenzione, affinchè, alla mia volta, io possa prendere le disposizioni che valgano a rimediare fosse pure uno solo degl'inconvenienti che pur troppo si verificano nell'Alta Italia e altrove.

All'onorevole Buttini, il quale mi ha chiesto se la sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate si estenda anche alle tramvie, risponderò che, come sorveglianza generale, le tramvie sono soggetti alla vigilanza dell'autorità prefettizia, a norma della legge sui lavori pubblici; che la sorveglianza tecnica, limitatamente all'armamento e alla locomozione a vapore, è affidata ai commissari delle ferrovie, compatibilmente con le loro funzioni più speciali relative all'esercizio delle strade ferrate.

L'onorevole Buttini trova opportuno e necessario un regolamento relativo alla sorveglianza, e forse anche alle costruzioni delle tramvie, e lo invoca sollecitamente da me. Ma anche all'onorevole Buttini sono costretto di rispondere ciò che rispondeva testè all'onorevole Sormani-Moretti, cioè che io ho presentato, da due anni, non un regolamento, ma una legge alla Camera, della quale non fu mai presentata la relazione; e che alla nuova Legislatura, non volendo presentare troppi disegni di legge riguardanti il mio Ministero a questo ramo del Parlamento, ho ripresentato quel disegno di legge al Senato, il quale, essendo molto meno occupato, è forse in grado di sollecitare più facilmente la relazione sopra una legge organica come quella.

Per conseguenza io ho fatto da molto tempo il mio dovere, e se alla Camera manca il tempo di accettare le proposte del Governo, o di modificarle introducendovi quelle varianti che possono sembrare opportune, non si può venire a chiedere a me ciò che non posso dare.

Quanto alla sicurezza dei servizi delle tramvie e alla loro sorveglianza dopo la costruzione, oltre le disposizioni generali della legge dei lavori pubblici (che, ripeto danno facoltà ai prefetti di esercitare tutta la vigilanza che vogliono, d'imporre tutto ciò che è richiesto dalla sicurezza delle persone), vi sono parecchie disposizioni ministeriali, (appunto in mancanza di una legge fondata sopra disposizioni della legge fondamentale dei lavori pubblici) le quali servono precisamente, senza averne il nome, come disposizioni regolamentari. Dovendo ritardare l'approvazione di una legge al riguardo, può anche essere che l'amministrazione s'induca a pubblicare, sulla base dell'attuale legge dei lavori pubblici, un regolamento formale. Su questo nessuna obiezione di massima!

L'onorevole Buttini poi, mi pare, ha accennato ad un regolamento speciale di una provincia. Questo dipenderà dall'approvazione del Ministero dei lavori pubblici: io cercherò di sollecitarla, quantunque poco io comprenda un regolamento

provinciale, speciale ad una provincia. Suppongo che sia relativo a qualche esigenza locale e non mai a disposizioni, che debbono avere sempre un carattere di generalità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gandolfi, relatore. Ho chiesto di parlare per fare una dichiarazione in nome della Giunta. L'onorevole Prinetti, nel trattare la materia di questo capitolo, ha allargato la questione estendendola all'esercizio delle ferrovie ed entrando nella vasta materia ferroviaria toccando alle varie specie di esercizio, colle quali si può regolare il movimento di una rete ferroviaria di Stato.

A questo riguardo la Commissione crede di far considerare alla Camera che, allorché, nell'esame del bilancio, le si presentò tale questione, credette bene di sospendere la trattazione di questa questione, inquantochè, trovandosi dinanzi alla Camera un disegno di legge speciale al riguardo, le sembrò conveniente, anche per ragioni di economia di tempo, di rimandare alla discussione di quel progetto la trattazione di quella vasta ed intricata materia. Certamente la vostra Giunta non intende, con questa dichiarazione, impedire alla Camera, se lo vuole, di trattare questa materia, anche ora, in occasione del bilancio.

Ma la Commissione crede bene di fare questa dichiarazione alla Camera, perchè possa a lei servire di norma nella discussione che sta facendo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Dal momento che l'onorevole ministro ha rammentato (ciò che io non aveva del resto dimenticato) la presentazione di un disegno di legge e mi ha osservato questa non essere la sede opportuna per trattare simile materia, non ho nessuna difficoltà di rimandare la questione ad altra sede; e sarò, ad ogni modo, ben lieto, nella modesta sfera dell'influenza mia, di avere contribuito a sollecitare la distribuzione di questo disegno di legge, che ci è stato annunziato.

Io non ho alcun fatto speciale da addurre. E quindi, lo ripeto, siccome avrei trattato la questione dal punto di vista generale, così resta inteso che la rimando ad altra sede.

Non ho la competenza, nè l'autorità, e non ho nulla da apprendere all'onorevole ministro; ma devo rispondere unicamente all'onorevole relatore, che io aveva scelto questo capitolo per trattare la questione, e l'ho detto prima, quando ho cominciato a parlare, perchè mi è parso il meno inopportuno per trattarla. Infatti, a dire il vero, ho cercato

nel bilancio quale fosse il capitolo, a proposito del quale avrei potuto esporre qualche idea sull'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ma non l'ho trovato. Siccome poi quest'amministrazione dipende dal Dicastero dei lavori pubblici, ho pure cercato quello che più vi si avvicinava, ed ho preso il capitolo che riguarda la sorveglianza dell'esercizio.

Sono, quindi, il primo a convenire che in questo capitolo non può molto legalmente trovar sede una discussione generale, e, come prima dissi, consento a rimandarla alla discussione del disegno di legge sull'esercizio ferroviario.

Devo poi osservare all'onorevole relatore, ringraziandolo dei suoi schiarimenti, che nella relazione del bilancio dei lavori pubblici non ho trovato espressa questa idea; ed anzi mi aveva colpito la brevità colla quale la relazione discorreva di tale questione, che non poteva supporre fosse stata decisa in questo senso.

Gandolfi, relatore. Chiedo di parlare.

Prinetti. A me era parsa una questione codesta che meritasse qualche considerazione, poichè essa riguarda uno dei cespiti più importanti del bilancio dello Stato, ed una funzione vitale come l'hanno tutte le grandi reti ferroviarie, nell'organismo, nell'andamento della vita economica del paese.

Presidente. L'onorevole Buttini ha facoltà di parlare.

Buttini. Mi decisi a fare le osservazioni, testè svolte specialmente in base alla diligentissima relazione, che vidi stampata per cura dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, dalla quale ebbi ad apprendere come l'esercizio dei tramvia abbia pur troppo realmente dato luogo a molti, anzi a moltissimi disastri.

Io riconosco la sussistenza di ciò che ha detto l'onorevole ministro. Egli ha presentato una legge, che mi affrettai ad esaminare appena fu distribuita ai membri del Parlamento.

Quella legge è certamente abbastanza completa e perfetta riguardo al metodo di concessione delle tramvie e delle ferrovie economiche, ma nelle disposizioni sue manca ancora ciò che deve rispondere precisamente allo scopo della mia raccomandazione. Ciò non può fare oggetto che di una disposizioni regolamentari la cui competenza appartiene a chi ha la suprema sorveglianza nell'interesse della pubblica sicurezza in tutto ciò che concerne la viabilità. Ecco perchè ho manifestato l'idea, il desiderio di vedere sollecitamente redatto e pubblicato questo regolamento.

Del resto, l'onorevole ministro ha detto che quando il detto disegno di legge non venisse pron-

tamente approvato, egli si sarebbe impegnato a compilare, senza più attendere, un regolamento in proposito.

A me basta tale dichiarazione (di cui prendo atto), poichè ritengo che a questo modo non andrà molto che anche la materia delle tramvie sarà regolata, e si eviteranno quindi quei conflitti e quelle questioni che ora con tanta facilità tentano di sollevare i concessionari adducendo ad ogni momento quale difesa contro le contravvenzioni la pretesa mancanza di una precisa sanzione penale applicabile al caso.

Riguardo alla dichiarazione fatta dall'onorevole ministro in ordine al regolamento trasmessogli dalla deputazione provinciale di Cuneo, ne prendo egualmente atto e lo ringrazio della fattami promessa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gandolfi, relatore. Intendo semplicemente chiarire il senso della dichiarazione da me espressa in nome della Giunta e che esprimeva il parere di lasciare la trattazione delle questioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate del regno, alla sede più propria, vale a dire, alla discussione della proposta di legge che specialmente riguarda quest'argomento. Nella trattazione di questo capitolo mi pare sia già fatta dichiarazione in questo senso. Se l'onorevole Prinetti guarderà poi in fondo alla relazione, vedrà che la Commissione ha esplicitamente dichiarato, esaminando il capitolo 119, di rimandare la discussione delle questioni concernenti l'esercizio ferroviario all'epoca in cui verrà discusso il disegno di legge più volte citato, come quello che specialmente a questa materia si riferisce.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Quanto a me, ripeto, sono sempre agli ordini della Camera, anche per la discussione anticipata in merito alle questioni concernenti la ferrovia dell'Alta Italia, e così per qualsiasi altra questione, perchè ben so che ognuno de' miei colleghi ha sempre il diritto d'interpellare, e che, anche all'infuori della discussione dei capitoli del bilancio, può trattare le materie che desidera; ma io ho chiesto di parlare per assicurare l'onorevole Prinetti che il disegno di legge, che ho avuto l'onore di presentare, sarà distribuito appena sarà materialmente possibile. Il disegno di legge contiene le tariffe che sono state presentate da me a stampa, col disegno stesso.

Ma quella stampa fu fatta per ragioni di ufficio, e non fa parte degli Atti parlamentari; quindi deve essere ristampata. Egli sa benissimo che

trattandosi di stampare un libro di numeri, non è da far caso se la stamperia vi impieghi, non so, 8 o 10 giorni di più di quello che sarebbe stato nel desiderio comune. Del resto, appena io avrò le bozze di stampa delle tariffe, cercherò di affrettarne la correzione materiale. Quanto al disegno di legge, esso è stampato fin dal primo giorno; infatti trattandosi di soli 18 articoli, ma sono gli allegati che fanno ritardarne la distribuzione, nessuna altra ragione. Comprenderà che, una volta fatto un disegno di legge, più presto si distribuisce, più presto entra nel dominio comune, e più presto si dice la verità sul medesimo. Ci si guadagna questo, almeno: che non se ne fanno tante interpretazioni. Poichè mi è parso che egli esprimesse il desiderio che si sollecitasse, e gli ho voluto dare questi schiarimenti.

Presidente. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito il capitolo 31 in lire 368,589 82.

(È approvato.)

Capitolo 32. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese variabili), lire 55,000.

(È approvato.)

Capitolo 33. Spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule (Spesa obbligatoria), lire 3,500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. Il desiderio che questo importante servizio corrisponda sempre più all'interesse economico del paese, mi fa ricorrere alla cortesia dell'onorevole ministro per dirigerli alcune brevi raccomandazioni. Una di esse riguarda il trasporto delle merci in Sicilia. Comincio col riconoscere che già qualcosa si è fatto su questo particolare, ma ancora molto resta da fare, poichè spesso bisogna attendere alcuni giorni per far trasportare le merci da una stazione all'altra. Quanto danno ne derivi da ciò è facile arguirlo, poichè se si considera che, specialmente i vapori delle grandi linee, i quali approdano a Messina, Catania e Palermo, arrivano con itinerario stabilito e regolare, ne viene di conseguenza che, non arrivando le merci in giorni stabiliti ma in ritardo, esse non possono essere trasportate.

Un'altra raccomandazione riguarda il treno diretto che da Roma giunge a Palermo. Adesso lo abbiamo un treno diretto, è vero, ma se si considera che occorre impiegare 42 ore per arrivare a Palermo, si vedrà che è possibile migliorare questa comunicazione. Comprendo che l'attuale linea è abbastanza lunga e che bisogna rassegnarsi ad aspettare che la linea più breve sia finita: ma intanto, anche coll'attuale linea, credo si possa di

molte ore abbreviare la distanza, se si sopprimono fermate inutili.

E con ciò non intendo dire che gl'interessi locali non debbano anche essi avere il soddisfacimento, poichè si può impiegare un altro treno continuativo, come si fa per altre linee, non essendovi ragione che da Napoli a Palermo vi sia un sol treno. Così noi soddisferemo alle esigenze nazionali, come alle esigenze locali.

Chi percorre spesso quella linea, come la percorro io, dirà se sia esatto che il treno si fermi spesso a pochi minuti ed in stazioni dove appena salgano 3 o 4 passeggeri all'anno.

Un'altra raccomandazione che pure dirigo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, si riferisce ai vagoni-letto. Io so che l'onorevole ministro ha già fatto una convenzione colla casa Pullmann, e so che questi vagoni saranno quanto prima fatti viaggiare da Napoli a Reggio; io faccio preghiera perchè al più presto siano fatti anche viaggiare da Messina a Palermo.

Finisco con un'ultima raccomandazione, che è la più calda, e che riguarda il servizio cumulativo che si fa attraverso lo stretto di Messina. Mi permetterà l'onorevole ministro che io dica, che questo servizio peggio non potrebbe essere fatto. Io non so se l'attuale convenzione sia perfettamente eseguita, o se occorra migliorarla, ma quello che so si è, che non mi pare regolare che si facciano viaggiare i passeggeri nel modo che sto per dire. Non vi è nè prima, nè seconda classe; tutti i passeggeri sono messi confusamente sulla sovracoperta del piccolo battello, o debbono traversare lo stretto esposti all'acqua e al vento. Comprendo benissimo che grossi vapori non si potrebbero impiegare anche a causa del porto di Reggio: ma potrebbero questi stessi piccoli vapori essere tali, da soddisfare alle esigenze del servizio, riparando almeno i passeggeri dalle intemperie, e facendoli stare seduti.

Concludo quindi raccomandando all'onorevole ministro questi miei desideri, dei quali alcuni forse richiederanno spese. Però, bisogna anche considerare che si tratta di servizi pubblici, i quali non sono certamente un cespite d'entrata, ma che debbono essere apprestati ai cittadini in tutte le parti del regno, appunto perchè tutti egualmente pagano gli oneri dovuti allo Stato. Fatte queste raccomandazioni, attendo dall'onorevole ministro una risposta che possa soddisfarmi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Mi danno occasione a parlare intorno a questo capitolo alcune osservazioni esposte nel-

L'accurata ed elaborata relazione del mio egregio amico l'onorevole Gandolfi. Egli, parlando delle spese per l'esercizio delle ferrovie Calabro-sicule, ha detto che annualmente si stanziava la somma di lire 3,500,000, somma che però viene sempre effettivamente superata. L'onorevole Gandolfi inoltre ha accennato ad un'altra questione assai più grave, quella cioè della poca produttività delle ferrovie Calabro-Sicule. Intorno alla prima questione, mi preme di osservare che essa ha avuto origine dal modo come furono costruite le linee Calabro-Sicule, che furono costruite, in parte, dalla Società Charles e Picard, molto lasciando a desiderare; e che poi, sciolta quella Società, furono continuate a spizzico dal Governo, e che infine venne la convenzione del 30 dicembre 1871 colla Società delle Meridionali, nella quale convenzione è stabilito che molte delle opere straordinarie debbano essere considerate come ordinarie; laonde avviene che annualmente si riproducono nei bilanci come ordinarie molte spese che realmente sono straordinarie.

Nessuno ignora che alcuni anni indietro, su quelle linee mancavano perfino i ponti, e che l'andamento della strada era così malconcio e disadatto, che gli onorevoli miei amici Plutino e Vol-laro sorsero qui a dimostrare come quelle strade fossero state mal costruite, e che molte opere utili e necessarie erano state tralasciate.

Ecco dunque, onorevole Gandolfi, una ragione di questa spesa che si riproduce annualmente; e ve n'è anche un'altra. Questa inserzione di somme per opere straordinarie nella parte ordinaria del bilancio non avviene soltanto per le linee Calabro-Sicule, ma accade in generale, per tutte le strade ferrate del regno.

Nel 1879, noi abbiamo votato parecchie decine di milioni per spese straordinarie occorrenti alla rete ferroviaria dell'Alta Italia, ed altri milioni per la rete delle Calabro-Sicule. Quindi questa spesa si riproduce, anche per questa ragione; e io credo anzi che sarebbe opportuno che l'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici volesse portare l'attenzione sua su quest'argomento, e separare le spese straordinarie dalle ordinarie, determinando se occorra con uno speciale disegno di legge la spesa occorrente per quelle opere necessarie e che non si ripetono annualmente, ma che si dovrebbero fare una volta per sempre a conto capitale.

La seconda questione è però, come dissi, di una gravità maggiore. L'onorevole Gandolfi ha scritto che le strade Calabro-Sicule non producono al di là di 5000 lire al chilometro; poichè se

è vero che il prodotto chilometrico è complessivamente di lire 11,000, separando le ferrovie Calabre da quelle Sicule, si trova che le Calabre danno soltanto 5000 lire al chilometro.

Io credo che una parte delle ferrovie Calabro producano ancora di meno; imperocchè se tutta la rete Calabra si dividesse in diversi tronchi, e per ciascun tronco fosse determinato il prodotto, noi vedremmo che alcuni di questi tronchi non producono più di 2000 o 3000 lire al chilometro. È quindi maggiore la necessità di sapere la causa della poca produttività di queste linee.

A prescindere da una ragione generale, vale a dire che nel 1882 si è verificata una diminuzione di prodotto in tutte le linee dello Stato, e a prescindere anche dalla concorrenza che il mare fa alle linee Calabre come a tutte le linee litoranee, certo è che altre ragioni speciali concorrono a far sì che quelle linee producano così poco. Una delle ragioni è quella che si connette alla questione gravissima dell'esercizio delle ferrovie. Io faccio voti che il progetto presentato dall'onorevole ministro, venga subito in discussione, e che la discussione sia larga e profonda sul modo come debbano essere costituite le diverse società ferroviarie del regno.

Fermandoci al caso delle linee Calabro-Sicule, voi sapete che esse sono esercitate dalla società delle Meridionali, e che sono di proprietà dello Stato.

Ora la Camera comprende facilmente che una società la quale esercita alcune linee, mentre è proprietaria di altre che possono far loro concorrenza, non ha tutto l'interesse a far produrre alle linee di cui ha il solo esercizio quel tanto che potrebbero, e che ora non producono, senza contare che la società delle Meridionali, in forza della convenzione più sopra citata, è al sicuro da qualunque perdita, qualunque sia il prodotto delle Calabro-Sicule, e non ha alcun movente a far sì che si aumenti la loro produttività.

Io non intendo, con questo, di fare alcun torto alla società delle Meridionali, nè all'egregio direttore che la governa; dappoichè naturalmente egli deve guardare quelle che sono proprie della società, meglio di quelle di cui gli è affidato l'esercizio; affermo però che queste sono tante cause per le quali le linee calabre non producono maggiormente.

Altre ragioni sono, la questione delle tariffe che io raccomando all'onorevole ministro siano accordate in modo che il trasporto delle merci che transitano dalle linee ioniche alle linee meridionali non porti come ora avviene una disparità di trattamento, e la questione degli orari. Ma, a proposito di questi, so che la provincia di Basi-

licata ha presentato all'onorevole ministro vari reclami, ed io mi affido interamente a lui, ed all'altro mio amico il direttore generale delle ferrovie, l'onorevole Valsecchi.

Ragione inoltre gravissima della poca produttività di quelle linee è che la rete stradale che fa capo alle linee stesse non è compiuta. Ora, o signori, voi sapete che quando una linea ferroviaria passa per molte contrade non bene provviste di strade rotabili che sono i veicoli, dirò così di tutto il movimento delle strade ferrate, avviene che queste non possono produrre, poichè manca la facilità del commercio delle zone vicine.

Infatti chi percorre le linee calabre, vede con dolore che per ore ed ore non si vede una strada rotabile; onde io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di provvedere acchè queste strade che sboccano a quelle ferrovie siano costruite al più presto possibile. Solamente in questo modo, le ferrovie calabre potranno addivenire produttive, e così cesserà quello stato anormale in cui esse si trovano, che mentre cioè le altre linee, a cominciare da quelle dell'Alta Italia e a finire alle meridionali producono 20, 15, 16 mila lire per chilometro, debbano esse sole discendere a 5 mila, e per alcuni tronchi a due o tre mila lire!

Dopo queste osservazioni che ho creduto mio obbligo fare presenti all'onorevole relatore della Commissione, colgo l'occasione per dire due parole che mi vengono suggerite dal discorso dell'onorevole Sciacca Della Scala, il quale, parlando del treno diretto da Roma a Palermo, ha detto che sarebbe opportuno che impiegasse minor tempo nel suo percorso, e che fossero diminuite le fermate ad alcune stazioni. Ora io mi permetto in questa parte di non essere d'accordo coll'onorevole Sciacca della Scala, perchè in questo lungo percorso, vi sono molti comuni, molti paesi ricchi di commerci, ma privi di stazioni e che fanno istanza per averle.

Quindi, non soltanto non credo che s'abbiano a sopprimere le fermate che già si fanno, ma credo anzi che in alcuni punti debbasi istituire delle nuove, specialmente in alcuni comuni della Basilicata. Osservo però che su certi punti il treno va molto a rilento, e che potrebbe aumentarsene la velocità; finchè la strada negli anni scorsi era in cattivo stato, si capiva questa lentezza; ma ora che si è consolidata, credo che si potrebbe correre più velocemente che ora non si faccia.

L'onorevole Sciacca della Scala ha pur detto che sarebbe opportuno istituire qualche altro treno che potesse servire a questi bisogni locali, ed io non ho nulla da opporre; perchè è certo che

se si avesse un altro treno, il diretto per Palermo potrebbe essere più celere; ma fino a tanto che non s'istituisce, credo che non si debbano sopprimere le fermate che ora si fanno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. Veramente io non avrei parlato intorno a questo capitolo se altri, (che forse è nella condizione meglio di me di conoscere la ferrovia che da Napoli va a Potenza e poi nelle Calabrie) avesse fatta qualche osservazione relativamente al personale di servizio. Avendo gli oratori che mi hanno preceduto taciuto su tal proposito, mi permetto di dire io qualche parola all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il personale di servizio delle ferrovie Calabro-sicule, nel tratto Napoli-Potenza, lascia molto a desiderare, dappoichè non compie con quella delicatezza che conviene il servizio al quale è adibito.

Credo anzi sia bene soggiungere che qualcheduno, anche deputato, che ha rivolti i suoi reclami al capo del movimento in Taranto, non solamente non ha avuto nessuna soddisfazione, ma non ha avuto nemmeno risposta. Ho voluto quindi segnalare l'inconveniente, e confido che l'onorevole ministro saprà prendere quei provvedimenti che crederà più opportuni.

Un'altra osservazione debbo fare circa l'orario della ferrovia tra Cosenza e Buffaloria, che parecchie volte viene allungato di tanto che si perde la coincidenza, e la posta ritarda spesso di un giorno. L'onorevole ministro comprende che a questo si può benissimo provvedere con un migliore ordinamento del servizio, ed io, anche in questa parte, mi rivolgo alla sua benevolenza.

Voglio poi rispondere anch'io una parola all'onorevole Sciacca Della Scala. Partecipando completamente all'opinione del mio amico Lacava per ciò che concerne le fermate del treno diretto fra Roma e Palermo, faccio osservare all'onorevole Sciacca che non si possono stabilire le fermate nei soli punti principalissimi della linea, perchè allora se ne avrebbero cinque o sei solamente.

A parte questo, l'onorevole Sciacca non ignora che il treno ha bisogno di frequenti fermate per prendere acqua, e a questo bisogno sono subordinate quelle che si fanno da Napoli a Potenza e Reggio; non parlo della Sicilia nella quale non sono mai andato.

Il viaggio tra Palermo e Roma si potrebbe però abbreviare col ridurre il tempo di alcune fermate a quel che è strettamente necessario. Per esempio, noi abbiamo la fermata di Tito distante un quarto

d'ora da Potenza. Ebbene, a Tito il treno si ferma un quarto d'ora, e poi a Potenza un altro quarto d'ora. A me sembra che, almeno, sarebbe più opportuno di riunire le due fermate in una, perchè in tal modo si darebbe modo ai passeggeri di poter godere del beneficio della fermata, uno dei quali sarebbe appunto quello di poter mangiare, tanto più che l'ora d'arrivo alla mattina e alla sera esige di soddisfare a quella necessità.

Raccomando queste brevi osservazioni all'onorevole ministro, sperando che vorrà prenderle in considerazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Gandolfi, relatore. L'onorevole mio amico Lacava ha discorso della questione delle Calabro-Sicule precisamente per ciò che concerne i due punti toccati dalla Commissione nella relazione che ebbe l'onore di fare alla Camera sul presente stato di previsione.

Relativamente allo stanziamento di lire 3,500,000 come spesa di esercizio la Giunta giudicò essere inferiore al necessario, inquantochè le risultava dai consuntivi degli anni precedenti, che la somma realmente pagata fu pel passato di molto maggiore fino a superare i cinque milioni.

L'onorevole mio amico Lacava, dopo aver detto le ragioni per le quali egli ritiene che questo stanziamento non sia eccessivo, pel fatto che sono in esso comprese anche alcune spese straordinarie, provenienti dal modo come furono queste ferrovie costruite; concludeva col proporre che l'onorevole ministro dei lavori pubblici separasse le spese ordinarie dalle straordinarie, presentando, ove occorresse, uno speciale disegno di legge.

La Commissione non ha, in quanto alla massima, nulla in contrario, perchè, per quel che si riferisce alle spese in conto capitale, essa ha sempre fatto una simile raccomandazione all'onorevole ministro; e quindi non può che essere d'accordo con la proposta dell'onorevole Lacava.

Nella seconda parte del suo discorso, l'onorevole Lacava, cercò di rendere conto del tenue prodotto della rete ferroviaria Calabro-Sicula.

La Commissione, a questo proposito, ha già fatto le sue raccomandazioni all'onorevole ministro, nel senso che avendo anch'essa rimarcato come questo prodotto sia molto basso, era necessario che vi fosse rivolta tutta l'attenzione del Governo, onde vedere se vi era modo di aumentarlo.

L'onorevole Lacava ha creduto di trovare le ragioni di questa poca produttività in un complesso di cause da lui accennate, e che appunto per la loro giustezza rendono persuasi che egli ha studiato

profondamente la materia. E difatti le ragioni da lui esposte possono spiegare il tenue prodotto delle ferrovie Calabro-Sicule; ed io credo che l'onorevole ministro nell'assentire all'invito della Commissione di studiare questa questione, terrà al certo conto delle osservazioni giustissime che ha fatte l'onorevole Lacava.

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sciacca della Scala ha fatte due speciali raccomandazioni: una relativa al servizio dei postali che transitano lo stretto di Messina per congiungere i treni ferroviari del continente con quelli dell'isola, e l'altra relativa al miglioramento del servizio celere fra Palermo e Roma.

Quanto al primo punto, io conosco gli inconvenienti accaduti qualche volta nella traversata per la piccolezza dei battelli, e fu richiamata la società che ha in appalto questo servizio; quella società ha cercato di spiegare la cosa con qualche circostanza straordinaria, che l'avrebbe obbligata, qualche volta, a destinare per questo tragitto un battello più piccolo del consueto.

So bene che questa non è una ragione che valga a giustificare questo inconveniente; ma l'onorevole Sciacca Della Scala sa meglio di me che adesso questo è quasi un servizio provvisorio, finchè non sarà finita l'escavazione del porto di Reggio, in modo che possano muoversi i battelli di una portata conveniente... (*Segni di diniego dell'onorevole Crispi*)

L'onorevole Crispi mi fa segno di no; ma io credo che il porto di Reggio, una volta escavato, se non sarà in condizione di servire al grande commercio, sarà certamente in condizioni adattate perchè ci si possano muovere battelli di discreto tonnellaggio, destinati alla traversata dello stretto.

Ora gl'inconvenienti che si sono verificati a questo proposito, per quanto mi risulta dai rapporti, sarebbero più che altro da attribuirsi a questo: che fra il ponte che è stato costruito dall'amministrazione ferroviaria e il battello che vi si accosta, quando questo è piccolo, rimane troppo spazio. E veramente mi ha fatto meraviglia come non si pensi a far mettere una scala e tutto quello che occorre per far salire comodamente.

Ad ogni modo, io ho fatto le più serie rimostranze a questo proposito, e ho avuto assicurazione che sarà provveduto subito, e meglio in seguito, ad evitare i lamentati inconvenienti. Se ciò non si verificasse, prego l'onorevole Sciacca della Scala di volermene avvertire affinchè, anche in via d'ufficio, io possa provvedervi; perchè dav-

vero non comprendo come debbano mancare comodità così facili ad ottenersi con piccolissima spesa. Se poi gl'inconvenienti fossero di altro genere, aspetterò che mi siano segnalati per poter dare una risposta precisa.

Quanto alla seconda raccomandazione relativa al treno diretto fra Palermo e Roma, io vorrei che l'onorevole Della Scala mi rendesse un po' di giustizia.

Questo treno diretto l'ho quasi inventato io, dichiarando alla Camera che ad onta che fossi sicuro che sarebbe costato mezzo milione all'anno allo Stato, riteneva però di assoluta giustizia che un treno diretto destinato agli interessi generali, per le poste ed altre comunicazioni, dovesse cominciare alle Alpi ed andare fino all'estremità della penisola, qualunque somma dovesse costare, perchè i servizi pubblici non sono speculazioni, costino quello che costino.

In un luogo saranno utili, in un altro saranno passivi; ma che monta? È la condizione naturale delle cose; quello che oggi rende al nord per una ragione, dimani può per un'altra ragione rendere al sud e viceversa. Quindi io disposi che fosse attivato un treno diretto da Roma a Palermo, e l'onorevole Della Scala ricorderà, perchè mi pare che fosse presente, che io pregai tutti i colleghi che più erano direttamente in caso di darmi informazioni precise per l'attuazione di quel treno diretto, di significarmi quali fossero le stazioni dove veramente non si potesse fare a meno di fermare il treno.

Fu combinato insieme quali stazioni erano da omettere; ma poche settimane dopo si scatenò una tempesta di reclami per aumentare le fermate, anche da alcuni di coloro che avevano ritenuto non essere possibile un treno diretto senza saltare qualche stazione.

Questo io dico per mostrare all'onorevole Sciacca della Scala come sia impossibile, in distanze così grandi, appunto dove non si possono avere né due, né tre treni diretti al giorno, ottenere di saltare un troppo grande numero di stazioni, specialmente in luoghi che si trovano nelle condizioni indicate dall'onorevole mio amico Lacava, vale a dire, mancanti ancora di viabilità ordinarie. Ma è certo che l'amministrazione ha dovere di andare migliorando in generale tutti i servizi, ed in particolare quelli relativi alle grandi città. Al 20 di questo mese, o dentro il mese certamente, un miglioramento sarà introdotto in questo treno diretto, si guadagnerà cioè sul percorso un'ora e mezzo; e, ad onta di questo restringimento di orario, invece di soppri-

mere fermate, se ne aggiungeranno altre, allo scopo di soddisfare le esigenze riconosciute giusto di molti comuni, che si trovano lungo la linea. E siccome l'abbreviamento di orario si ottiene, l'onorevole Sciacca della Scala spero sarà soddisfatto, come non potranno non esserlo quei Comuni i quali, invece di vedersi esclusi, si troveranno inclusi nel nuovo orario.

Ma l'onorevole Sciacca della Scala dice: E la velocità di questi treni? Non basta guadagnare qualche ora nelle fermate, ma bisogna che la velocità di essi treni sia come quella di altre linee. Presso a poco questa è la questione, ed è generale l'idea che sulle ferrovie Calabro-Sicule si corra meno nell'insieme che nell'Alta Italia. Ora, questo è un errore.

In Sicilia ed in Calabria, come tutti sanno, vi sono ferrovie con forti pendenze che vanno fino al 30 per mille. Or bene, coll'orario che va ad adottarsi presentemente (ed è presso a poco lo stesso, perchè un'ora e mezzo di guadagno su tanti chilometri non porta differenza), si avrà fra Napoli e Palermo in media una corsa di 34 chilometri all'ora, comprese le fermate, il che vuol dire 40 o 50; e da Messina a Palermo 33; dunque una media di 33 o 34 chilometri all'ora. Ebbene, la media di corsa nelle linee di eguali pendenze è questa, o signori: sulla via Firenze-Bologna che ha il 26 per mille di pendenza, la velocità è di 31 chilometri all'ora; fra Alessandria e Genova, dove si ha una linea piana, meno nel tratto dei Giovi dove la pendenza è del 33 per mille, si può correre con grandissima velocità; fra Torino e Modane, dove la pendenza è del 30 per mille, si ha una velocità media di 28 chilometri all'ora; sulla ferrovia del Gottardo, che ha pendenze del 30 per mille, si fanno in media 30 chilometri all'ora. Quindi, quando in Sicilia ed in Calabria, dove le ferrovie presentano pendenze più frequenti di quanto s'incontra sopra altre linee, si fanno 34 chilometri all'ora, si può dire che la velocità media dei treni in quelle regioni, non solamente non è per nulla inferiore rispetto a quella che si ha in altre provincie, ma è per alcuni casi superiore. Ricordi la Camera che fra Napoli e Reggio, come in Sicilia, le forti pendenze si estendono per 266 chilometri e vanno dal 15 fino al 30 per mille.

Quanto all'istituzione d'un altro treno, non posso dare alcuna assicurazione all'onorevole Sciacca Della Scala, poichè credo che in questa materia non bisogna dimenticare quali sono le vere necessità del paese. Se si trattasse di linee che percorressero paesi con popolazioni addensate lungo il percorso, non solamente si modifichereb-

bero i treni nell'interesse locale, ma si stabilirebbero anche treni celeri.

Ora io non voglio render conto del movimento dei passeggeri sul treno diretto fra Roma e Palermo perchè il primo interessato acchè questo treno non abbia a sfigurare sono io; ma l'obbligarmi a farlo, sarebbe obbligarmi a fare la dimostrazione che è impossibile pensare a metterne un secondo, a meno di volersi esporre a perdite che nessuno credo può desiderare.

L'onorevole Lacava parlando sulla relazione della onorevole Giunta, e riferendosi al meschino reddito ferroviario delle estremità della penisola, diceva: Ma ci saranno cause locali, speciali che potranno rimuoversi. È verissimo; ed io terrò conto delle sue raccomandazioni circa all'anticipare le costruzioni delle strade rotabili che sono veri confluenti delle linee ferroviarie lungo la costiera ionica; ma mi permetto di aggiungere una considerazione.

Non bisogna credere (l'ho già detto in questa Camera e l'ho dimostrato nominando le linee) che le linee ferroviarie che scapitano siano soltanto quelle della Calabria; ce ne sono parecchie, anche nella rete dell'Alta Italia; ce ne sono in Francia, in tutto il mondo, anche in mezzo ai centri più popolati. *A priori*, dunque, non è da meravigliarsi che vi siano linee non remunerative; ma io vado ancora più in là. Io credo che col tempo le Calabro-sicule si faranno sempre più produttive, e il loro reddito andrà crescendo in proporzione dello sviluppo economico di quella regione; ma esse non renderanno mai in proporzione di quel che rende la stessa estensione di linea in un'altra regione d'Italia. E questo, non perchè non ci sia la stessa potenzialità produttiva; ma perchè non c'è lo stesso rapporto geografico. Tengano conto di questo, signori, che non è la stessa cosa avere 10 chilometri con una popolazione di 10,000 anime e averne 10 con una popolazione di 20,000. Ora, la configurazione geografica d'Italia, mano a mano che si restringe, si allontana di molto dalle proporzioni che trovate nella valle del Po e nelle vicinanze di Napoli.

Quindi, certe linee quando rendono dieci, rendono tanto quanto linee che in altre condizioni più favorite geograficamente rendono venti; e anzi, sono a mio vedere, più produttive, considerate secondo la loro natura.

L'onorevole Lacava fece alcune osservazioni sopra la spesa straordinaria ed eccezionale del capitolo 33, mostrando come vi siano alcune cause che obbligano l'amministrazione a spese straordinarie, e ne disse già l'origine; soggiungo che bisogna

tener conto della natura dei terreni. Le linee in Sicilia costarono proporzionalmente alla sede stradale, assai più di quello che costarono in altre regioni, dove i terreni geologicamente sono migliori. Vi sono condizioni che non si possono cambiare, quindi la spesa delle sedi stradali sarà sempre maggiore, senza che per questo si possa dire che sono in condizione diversa rispetto al reddito.

Ma non bisogna rimpiangere le spese che si fanno per le Calabro-sicule, a fine di migliorare il terrapieno stradale, perchè più presto l'avremo ridotto allo stato normale, più presto si smetterà dal dover fare spese straordinarie.

Bisogna che confessi all'onorevole Lacava di non avere ben capita la sua idea quando disse, che a lui sembrava opportuno di separare queste spese in ordinarie e straordinarie, presentando, ove occorra, apposito disegno di legge. Questo è già stato fatto. Colla legge del 1879 per le strade ferrate, fu chiesta una somma relativa ad impegni precedenti, e ricordo che si approvarono 30 milioni per lavori ritenuti necessari a compimento delle reti stradali delle Calabro-sicule ed a compimento di forniture, di dotazione e di materiale mobile.

Io non so se i 30 milioni saranno sufficienti; lo vedremo alla fine; ma ricordo che con una legge posteriore, domandai la facoltà di spendere questi 30 milioni in pochi anni, in tre o quattro ora non ricordo bene, come feci per l'Alta Italia, dove da quindici ridussi a cinque anni il tempo occorrente per spendere i 65 milioni.

I tre milioni e mezzo che compariscono in questo capitolo del bilancio, sono dunque una spesa non relativa al compimento delle linee, ma relativa all'assetto dei terrapieni, che richieggono una manutenzione straordinaria, quale del resto l'abbiamo in tutte quante le linee in varia proporzione. Non c'è linea la quale non domandi, oltre la spesa ordinaria di manutenzione, ora un supplemento per una cosa, ora per un'altra. Valga l'esempio delle linee dell'Alta Italia dopo le inondazioni del Veneto. Non v'è nessuna differenza per me tra i fatti avvenuti lungo le linee dell'Alta Italia per le inondazioni dei fiumi veneti, e quelle avvenute tre anni fa nelle Calabrie, per le inondazioni prodotte dai torrenti ghiaiosi di quelle regioni; e come quest'anno occorreranno forse quattro milioni di maggiori spese per sistemare le linee del Veneto, ci potranno occorrere altra volta per un'altra regione.

Dunque a questo proposito io non credo che ci sia nulla da rimproverare. In quanto alla racco-

mandazione relativa alle tariffe, vale a dire, che non ci siano discrepanze fra una località e l'altra, è inutile dichiarare che io non ho alcuna preferenza pel di qua o il di là dello stretto, e che quest'antica questione si trova trattata nel disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare, e che contiene il Codice tariffario (buono o cattivo, questo lo deciderà la Camera, la quale potrà modificarlo se crede) Codice che tende ad unificare le tariffe in tutte le regioni d'Italia, date le stesse condizioni di trasporti e di merci.

L'onorevole Francica ha fatto alcune osservazioni conformi a quelle fatte pochi giorni indietro rispetto alla mancanza di galateo nel personale della linea Napoli-Potenza...

Sprovieri. Ne sono testimone io.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. ... e l'onorevole Sprovieri conferma. Nessuna meraviglia; si tratta di 50,000 impiegati, tra alti e bassi, delle strade ferrate in esercizio, e non è da farsi caso che almeno un 10 per cento non abbia sempre i guanti in tutte le circostanze.

L'onorevole Francica si è lagnato che il capo-stazione di Taranto non abbia risposto ad un reclamo.

Francica. No, il capo del movimento.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. È il capo del movimento? Io avevo creduto che si trattasse del capo-stazione, ed allora avrei detto, che può interessare la cortesia d'un capo-stazione il dare o no una risposta ad un deputato; ma se noi pretendessimo di scrivere ai capi-stazione per averne risposte, introdurremmo il disordine anche nei piccoli uffici; e basta citare il caso d'un ministro obbligato a dare 28,000 risposte, come è accaduto a me nell'anno passato, perchè non si pretenda anche altrettanto dai capi-stazione. Se poi si tratta del capo del movimento, allora dirò che non posso capire per qual ragione si sia rifiutato di dar risposta ad un deputato.

Una voce. Ad un reclamo.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ad un reclamo. Io debbo ritenere che la risposta la darà, perchè non sempre si può rispondere in otto giorni, od in un mese, e forse si tratterà di una dimenticanza.

In ogni modo io farò raccomandazione alla società delle Meridionali (poichè, onorevole Francica, non si tratta qui di impiegati del Governo che si dicono sempre sgarbati), affinchè faccia in modo che il suo personale usi tutte quelle convenienze che sono dovute ai viaggiatori.

L'onorevole Francica ha pur detto che i treni ritardano e che si perdono le coincidenze; io non

lo nego; ritardi e viaggi ferroviari vuol dire lo stesso, date le debite proporzioni, ed è una circostanza che si verifica negli orari di tutto il mondo. Tengo a ribattere questo chiodo, perchè basta pigliare in mano una pubblicazione relativa alla statistica di tutte le strade ferrate del mondo e fare i debiti confronti, per persuadersi che press'a poco siamo tutti allo stesso livello.

Francica. Ho parlato soltanto del tronco da Bufaloria a Cosenza.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Assicuro però l'onorevole Francica, che raccomanderò di badare a che questi ritardi succedano meno frequentemente che è possibile, e specialmente che si eviti la perdita delle coincidenze, che cagiona ai viaggiatori troppo grave disturbo. Ma siccome tengo a provargli che i ritardi non avvengono soltanto nel treno accennato dall'onorevole Francica, nella linea delle Calabro-Sicule, ma succedono da per tutto, gli dirò che nelle Calabro-Sicule sopra 100 treni, i ritardi ammontano all'1 86, nelle Romane a 1 88, nelle Meridionali a 1 90; dunque vede che abbiamo presso a poco una media generale. Noi ci ingegneremo di farla diminuire, ma in quanto a farla sparire è cosa proprio impossibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. Debbo brevi parole di risposta all'onorevole ministro. Pei vapori che attraversano lo stretto, non rammentavo soltanto la mancanza di una scala, oppure che qualche volta faccia quel viaggio un piccolo vaporetto, inconveniente che spesso accade, ma facevo notare che in servizio cumulativo si danno biglietti di 1^a, di 2^a e di 3^a classe, e che chi ha il biglietto di 1^a classe deve attraversare lo stretto dovendo stare sopra coperta esposto all'acqua e al vento insieme ai viaggiatori di seconda e di terza.

Indipendentemente dal fatto che ciò non è giusto, io dico: perchè fate pagare il posto di 1^a, di 2^a e di 3^a classe, quando trattate tutti egualmente? Io comprendo che vapori più grossi non possano entrare nel porto di Reggio come ora si trova; ma chiedo almeno che i battelli siano messi in condizione di riparare i passeggeri dalle intemperie, poichè non possono chiamarsi ripari i piccoli bugigattoli di sottocoverta.

In quanto al treno diretto, avrebbero ragione l'onorevole mio amico Lacava e l'onorevole Francica, se fosse necessario che ci fosse un solo treno per le comunicazioni d'interesse nazionale e d'interesse locale. Ma è questo che io contesto.

L'indole delle due comunicazioni è ben diversa, ed è necessario soddisfare entrambi questi inte-

ressi. Anzi, dirò che un solo treno non soddisfa nè i primi, nè i secondi. Non soddisfa i primi, perchè con esso non si può arrivare abbastanza presto a grandi distanze, e avvicinare la capitale alle estreme regioni del regno; non soddisfa i secondi perchè le fermate che ora ci sono, non bastano; occorre stabilirne altre.

Io riconosco nell'onorevole ministro il merito di avere stabilito il treno diretto per Palermo, e sono sicuro che egli, riflettendo che questi servizi non devono considerarsi dal lato degli introiti, ma come servizi di pubblica utilità, e che d'altronde queste spese non sono di pura perdita, ma sono remuneratrici, in quanto che col tempo daranno un maggiore sviluppo all'industrie ed al commercio del paese, farà sì che io possa anche applaudirlo per aver messo un secondo treno il quale soddisfi gli interessi locali, e per aver ridotto l'attuale treno che ora si chiama diretto, ad essere veramente diretto ed atto a soddisfare gli interessi generali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Io ringrazio, tanto l'onorevole mio amico Gandolfi quanto l'onorevole ministro del modo benevolo con cui hanno accolto le mie osservazioni; debbo però all'onorevole ministro brevissime spiegazioni.

Quando io parlava della necessità di separare le spese straordinarie delle linee Calabro-Sicule, io intendeva di ricordare la legge del 1879 colla quale furono stabiliti 61 milioni per le linee dell'Alta Italia e 27 milioni per le Calabro-Sicule, ma osservava che queste spese non sono sufficienti, e che continua annualmente ad essere iscritta come spesa ordinaria in conto della spesa straordinaria di esercizio una somma che non è coperta dall'esercizio stesso; laonde avviene che annualmente si stabilisce una somma che è al disotto del bisognevole.

Comprendo le necessità finanziarie, ma credo che sarebbe opportuno di definire certe questioni una volta per sempre; in questo modo il servizio andrebbe meglio e non si metterebbero a conto di esercizio quelle spese che sono per loro natura straordinarie, e non possono esservi calcolate che a conto capitale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Ayala-Valva.

D'Ayala-Valva. Chiedo venia all'onorevole ministro dei lavori pubblici se alle raccomandazioni che gli sono state dirette, io ne aggiungo un'altra che credo non inopportuna, e che spero di vedere accolta da lui con benevolenza.

Fra pochi giorni egli avrà occasione d'andare

a Taranto, se vorrà mantenere la promessa che ci ha fatta, e vedrà lo stato miserando in cui si trova quella stazione ferroviaria che da ben 18 anni è chiamata provvisoria. Non c'è una sala d'aspetto che possa contenere i viaggiatori tanto di prima che di seconda classe; e per la terza poi, la sala non esiste punto.

Ora, io non credo che questo sistema di democrazia applicato alle stazioni ferroviarie sia conveniente, tanto più che non sono pochi i lavoratori che passano per quella stazione ferroviaria per andare a lavorare nelle Puglie, e che si ammalano dovendo stare di giorno e di notte, per ore intere all'aria aperta.

Prego quindi l'onorevole ministro di dirmi da che dipende che non si provvede a sistemare quella stazione.

Io ho udito a dire che la Società delle Meridionali non fa i lavori per questa stazione, perchè teme il riscatto, e nel riscatto teme non venga considerata la giusta parte del valore di questa stazione.

Aspetto dall'onorevole ministro una risposta benevola, poichè non potrebbe darmela diversamente; ad ogni modo però, lo ringrazio per qualunque risposta mi vorrà dare.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ho già detto testè, che, per completare le Calabro-Sicule, la legge del 1879 ha disposto la somma di 30 milioni; ho aggiunto che, invece di spenderli in dieci anni, come era stabilito dalla prima legge, ho chiesto io stesso la facoltà di spenderli in tre o quattro anni; dunque, tutto ciò che dovrà esser fatto per compiere i lavori necessari (e qui rispondo anche all'onorevole Lacava), evidentemente sarà fatto in questo periodo di tempo, perchè nessuno ha interesse di ritardare la spesa quando vi sono i fondi approvati.

E siccome l'onorevole D'Ayala-Valva ha accennato anche ad obblighi della società meridionale, io ricorderò che la società delle meridionali aveva l'obbligo generico di compiere le strade della propria rete, ma che nell'ultima legge da me presentata per modificare la convenzione della scala mobile, io non mi sono più contentato dell'obbligo generico, ed ho specificate le stazioni che esso ha da compiere. Io terrò conto della raccomandazione dell'onorevole D'Ayala-Valva, sia per ciò che si riferisce direttamente allo Stato, sia per quel che concerne l'amministrazione delle meridionali.

D'Ayala-Valva. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e lo ringrazio sentitamente.

Presidente. Pongo a partito il capitolo 33, in lire 3,500,000.

(È approvato.)

Voci. A domani! a domani!

La seduta è levata alle 6 e 20.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

2° Stato di prima previsione della spesa del

Ministero di grazia e giustizia e culti; dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto per il 1883.

3° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero della guerra.

4° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero degli affari esteri.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1883 — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).