

CLXXXVI.

TORNATA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Costa fa brevi osservazioni sul verbale della seduta antecedente — Risposte del presidente della Camera e del presidente del Consiglio, dopo di che il processo verbale è approvato. = Votazione per la nomina dei commissari di vigilanza sopra le amministrazioni: della Cassa dei depositi e prestiti, del Fondo pel culto e dell'Asse ecclesiastico di Roma. = Il presidente proclama eletto deputato del 1° collegio di Padova l'onorevole Luzzatti. = Seguito della discussione del bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884 — Si approvano i capitoli 44 e 45 del bilancio del Ministero dell'interno — Sul capitolo 46 parla il deputato Palizzolo, cui risponde il ministro — Si approvano i capitoli dal 46 al 62. = Giuramento del deputato Luzzatti. = Seguito della discussione del bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884 — Sul capitolo 63, parla il deputato Del Giudice — Risposta del ministro dell'interno — Si approvano i capitoli dal 63 all'81 ed ultimo, e il totale della spesa ordinaria e straordinaria. = Si approvano i capitoli dall'1 al 5 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Sul capitolo 6 fa brevi osservazioni il deputato Cavalletto, cui risponde il ministro — Si approvano i capitoli dal 6 all'11 — Sul capitolo 12 parlano i deputati Cavalletto, Buttini, Finzi, e Bonghi, ai quali risponde il ministro. = Il presidente rilegge l'interpellanza del deputato Sciacca della Scala, ed una interrogazione del deputato Frola al ministro guardasigilli, sui provvedimenti che intende prendere per le cause arretrate nella Corte di appello di Torino, e dice che sarà poi stabilito il giorno dello svolgimento. = Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici — Si approvano i capitoli dal 12 al 17 — Sul capitolo 18 parla il deputato Cavalletto — Risposta del ministro — Si approvano i capitoli dal 18 al 23 — Sul capitolo 24 fa brevi osservazioni il deputato Elia, cui risponde il ministro — Si approvano i capitoli dal 24 al 33 — Sul capitolo 34 parlano i deputati Mussi, Mezzanotte, D' Ayala-Valva, Melchiorre, Prinetti, Di Marzo, Lazzaro, Lanzara e Brunetti. = Dalla tribuna pubblica un individuo mette grida sediziose e getta dei foglietti a stampi nell'aula — Il presidente ordina l'arresto del disturbatore. = Il ministro dei lavori pubblici risponde agli onorevoli deputati che parlarono sull'articolo 34. = Dalla tribuna riservata per gli uomini, un altro individuo emette grida e getta dei foglietti a stampa nell'aula — Il presidente ordina l'arresto del disturbatore, ed esorta gli onorevoli deputati a mostrarsi superiori a tali attentati che nuocciono alla libertà. = Si approvano i capitoli dal 34 al 36 — Dopo brevi osservazioni del deputato Fazio cui risponde il ministro, si approvano i capitoli dal 37 al 47 — Il deputato Savini fa osservazioni sul servizio postale e raccomanda che si migliorino le condizioni dei fattorini postali — Risposta del ministro — Si approvano i capitoli dal 50 al 54 — Sul capitolo 55 parlano i deputati Mussi, Francica, Bertani, Lacava relatore, il ministro dei lavori pubblici e il presidente del Consiglio — Si approva il capitolo 55 — Sul capitolo 56 parlano i deputati Palomba e Salaris ai quali risponde il ministro — Si approva il capitolo 56. = Il deputato De Zerbi presenta la relazione sul disegno di legge per provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto dell'isola d'Ischia. = Il deputato Panizza presenta la relazione sul disegno di legge per le sommi-*

nistrazioni dei comuni per le truppe. — Il ministro dell'interno presenta un disegno di legge per distacco dalla provincia di Ravenna, circondario di Faenza e mandamento di Casola Valsenio, ed aggregazione alla provincia di Bologna, circondario e mandamento di Imola dei comuni di Castel del Rio, Fontana Elice e Fossignano — Il deputato Codronchi ne chiede l'urgenza che è accordata. — Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Il ministro dei lavori pubblici presenta la relazione sull'esercizio delle strade ferrate Romane per l'anno 1882 — Si approvano i capitoli dal 56 al 71 — Dopo brevi osservazioni dei deputati Sclafani della Scala, Di Sant'Onofrio, Buttini, Colajanni, Lacava relatore, dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze, si approvano i capitoli 72, 73 e 74. — Il deputato Melchiorre presenta la relazione sul disegno di legge per proroga dei termini per l'affrancamento delle decime feudali. — Parlano i deputati Minghetti, Visconti-Venosta, Romanin-Jacur, Cavalletto, ai quali risponde il ministro; dopo di che si approvano i capitoli dal 75 al 92 — Sui capitoli 93 e 94 parla il deputato Colajanni a cui rispondono il relatore e il ministro — Si approvano i capitoli 93 e 94 — Dopo brevi osservazioni del deputato Cavalletto a cui risponde il ministro, si approvano i capitoli 95, 96 e 97 — Il deputato Romanin-Jacur sollecita l'esecuzione della legge per il bonificamento dei terreni paludosi — Risposta del ministro — Si approvano i capitoli dal 98 al 103 — Sui capitoli 104 e 105 parlano i deputati Sanguinetti, Maurigi ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi i capitoli 104 e 105 — Dopo brevi raccomandazioni del deputato Grassi, si approvano i capitoli dal 106 al 110 — Sui capitoli 111 e 112 parla il deputato Sanguinetti cui risponde il ministro — Si approvano i capitoli 111 e 112 — Sul capitolo 113 parlano i deputati Cavalletto, Torrigiani, e Del Giudice ai quali risponde il ministro — Si approva il capitolo 113 e l'intero bilancio. — Il presidente dichiara chiusa la votazione. — Discussione del bilancio del Ministero della guerra — Sono approvati i primi 10 capitoli — Sul capitolo 11 parla il deputato Cavalletto a cui risponde il ministro — Si approva il capitolo 11; e così pure gli altri fino al 43 inclusive — Sul capitolo 44 fa brevi raccomandazioni il deputato Maurigi — Risposta del ministro — Si approva il capitolo 44; così pure gli altri fino al 51 inclusive — Sul capitolo 52 fa una riserva il deputato Araldi — Risposta del ministro — Si approva il capitolo 52 — Osservazioni del deputato Araldi sul capitolo 53 — Il capitolo 53 è approvato e così pure l'intero bilancio. — Senza discussione è approvato il bilancio della marina.

La seduta comincia alle ore 12,10 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa sul processo verbale.

Costa. Veramente, onorevole presidente, io non avrei da parlare precisamente sul processo verbale, il quale non riferisce le parole che ha pronunziate ieri l'onorevole presidente del Consiglio, rispondendo all'onorevole Baccarini.

Presidente. Onorevole Costa, il processo verbale non riferisce mai le parole testuali, nè gl'incidenti per disteso.

Costa. Perciò io, piuttosto che parlare sul verbale, intendo parlare per fatto personale.

Presidente. È consuetudine della Camera di fare delle rettificazioni sul processo verbale, ma non di dar facoltà di parlare sul verbale medesimo per gl'incidenti che possono essere avvenuti.

Costa. L'onorevole Depretis, rispondendo ieri all'onorevole Baccarini, disse che non mi aveva mai fatto pedinare, ma siccome la sorveglianza

esercitata specialmente sopra di me, era stata tanto evidente che la stampa, e non la sola radicale, se ne era occupata, così egli aggiunse che il codazzo, che io aveva dietro, richiamava una certa sorveglianza da parte dell'autorità, e che non era colpa sua se questo era avvenuto.

Io veramente non so se l'onorevole Depretis abbia voluto fare uno scherzo, o abbia parlato sul serio.

Se ha voluto fare uno scherzo, mi permetterò di dirgli, che il suo non è stato uno scherzo di buon genere; se poi ha voluto fare, non dirò un'insinuazione, ma un'allusione sfavorevole all'onorabilità di coloro che possono venire con me, io sento il dovere di protestare contro questa allusione. Nessuno dei miei amici, ne sia ben persuaso l'onorevole Depretis, nè quelli che possono essere stati con me a Ravenna, furono mai condannati dai tribunali per crimini, o reati comuni, e nemmeno dichiarati capaci a delinquere.

Disse l'onorevole Depretis che non è vero che io sia stato personalmente sorvegliato. Ma, se così fosse, non ci sarebbe stata ragione di tenere delle

guardie tutta la notte alla porta dell'albergo, dove io abitava. Nè solamente questo; ma io, appunto per vedere se la sorveglianza, che era esercitata particolarmente a Ravenna, era proprio su di me, o su di altri, mi sono preso talvolta il disturbo di andare solo in qualche parte; e le guardie mi hanno seguito.

E ciò non soltanto mi è accaduto a Ravenna, ma anche andando in qualche altro luogo: appena smontato dal vagone, ecco le guardie dietro ad accompagnarmi dove andava. Questa cosa mi è capitata a Russi, ed altrove. Ed io citerò un fatto accadutomi recentemente: essendomi recato con alcuni miei amici a Vico Equense, non per altro che per una passeggiata sulla costiera di Sorrento, il maresciallo dei carabinieri è andato subito a domandare all'ospite che ci aveva ricevuti, e che non è per niente un radicale, che cosa io era andato a fare, e di che cosa si era parlato a pranzo!...

Se questa non sia una sorveglianza esercitata propriamente sopra di me, me ne appello alla Camera. Sinceramente: io credo che sarebbe molto più logico e molto più serio che l'onorevole Depretis affermasse di fatti questa sorveglianza, sia che si eserciti a Ravenna, sia che si eserciti a Savignano, sia che si eserciti altrove e si manifesti in modo più o meno brutale. Credo che a questo modo sarebbe accresciuta la serietà, sarebbe accresciuto il credito del Governo, perchè così almeno esso darebbe prova di energia. Sarebbe un'energia molto fuori di luogo, un'energia che non so se s'accordi coll'inviolabilità attribuita ai deputati, ma che pure gioverebbe a conciliare il rispetto al Governo per la sua franchezza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Depretis, ministro dell'interno. Poche parole di spiegazione.

La parola colla quale ieri ho fatto allusione alla così detta sorveglianza esercitata sull'onorevole Costa non si riferiva che al fatto di Ravenna; all'ultimo fatto, che l'onorevole Costa ha di recente fatto argomento di una sua interrogazione al Governo; perchè di altri fatti non ho inteso parlare e non mi sono occupato. Ora, i giornali di un certo colore avendo molto insistito su quel fatto, avendo riferito che l'onorevole Costa è stato pedinato, io ho chiesto spiegazioni all'autorità politica locale, la quale ha negato di avere fatto segno l'onorevole Costa di alcuna sorveglianza; solamente ha aggiunto l'osservazione, che doveva bensì essere sorvegliato qualcuno, non dirò dei suoi amici, ma di coloro che lo accompagnavano; e tenendo conto della gente accorsa a Ravenna in occasione di

quella adunanza, credo che potevano accompagnarlo tali che non possono meritare il titolo di suoi amici. Del resto, si assicuri l'onorevole Costa che da me non è mai partita nessuna istruzione che tendesse a qualche cosa che potesse anche solo sembrare una sorveglianza da esercitarsi sopra di lui.

Credo che nessuno penserà che io voglia perder tempo occupandomi di queste cose; e credo che l'autorità di pubblica sicurezza abbia ben altre cose da fare, senza perdere il tempo a pedinare l'onorevole Costa. (*ilarità*)

Costa. Dovrebbe averlo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'on. Costa.

Costa. Se io fossi arrivato a Ravenna il giorno stesso in cui si tenne il congresso, avrei capito questa sorveglianza: creda bene l'onorevole Depretis che certe situazioni io le capisco; ma il fatto è che io giunsi a Ravenna due giorni prima, e che allora non vi era il congresso, e che, durante questi due giorni, io ho avuto continuamente le guardie alle calcagna, non solo durante il giorno, ma durante tutta la notte, alle porte dell'albergo. (*Rumori — Interruzioni*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Costa. Vede, dunque, l'onorevole Depretis che le sue autorità hanno certamente, dovrò dire, mentito, perchè non saprei quale altra parola trovare per spiegare questa sorveglianza.

Presidente. Non hanno riferito esattamente: ecco la frase parlamentare.

Costa. Ed io mi augurerei, onorevole Depretis, che le autorità, come Ella dice, si occupassero di qualche cosa che si riferisse di più agli interessi reali delle popolazioni, anzichè di seguire questo e quello: ma è tanto, pur troppo, il timore che hanno le autorità in Romagna, che non si lascia passare alcun fatto, senza ricamarci sopra una infinità di commenti e senza credere a dei diavolerii che stanno per iscoppiare; e così di un nonnulla si fa una cosa gravissima; e le autorità intervengono mal a proposito a reprimere.

Presidente. L'incidente è esaurito.

Di queste osservazioni si terrà conto nel processo verbale che dichiaro approvato.

(*È approvato.*)

Congedi.

Presidente. Chiedono congedi, per motivi di famiglia: l'onorevole Raffaele, di giorni 5; l'onorevole Incagnoli, di giorni 8; l'onorevole Mascilli, di giorni 3.

(*Sono conceduti.*)

Votazione per la nomina di componenti di tre Commissioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Votazione per la nomina dei commissari di vigilanza sopra le amministrazioni: della Cassa dei depositi e prestiti; del Fondo per il culto e dell'Asse ecclesiastico di Roma.*

Si proceda alla chiama.

Ungaro, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lascieranno le urne aperte.

Intanto ora estraggo a sorte i nomi dei sette onorevoli deputati che dovranno stasera procedere allo scrutinio della votazione, fatta per la nomina di tre commissari per la Cassa dei depositi e prestiti.

(Sono estratti a sorte i nomi degli onorevoli Capilongo, Branca, Morana, Botta, Teti, Borgnini e Mordini.)

Ora estraggo a sorte i nomi degli onorevoli deputati, che dovranno procedere allo spoglio delle schede per la nomina dei commissari per la Giunta del Fondo pel culto.

(Sono estratti a sorte i nomi degli onorevoli Billia, Brunetti, Di Saint-Bon, Rocco Marco, De Renzis, Falconi e Carpeggiani.)

Estraggo a sorte i nomi degli scrutatori per la votazione seguita per la nomina di tre membri componenti la Commissione di vigilanza nell'Asse ecclesiastico.

(Si estraggono a sorte i nomi degli onorevoli Cibrario, Morpurgo, Zanardelli, Parenzo, Del Balzo, Colonna-Sciarrà e Amadei.)

Prego gli onorevoli deputati, i cui nomi sono stati estratti a sorte, di riunirsi questa sera alle nove per procedere allo spoglio delle votazioni, che si stanno compiendo.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Verificazione di poteri.* Dalla Giunta delle elezioni è pervenuta alla Presidenza la seguente comunicazione:

“ La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 19 corrente ha verificato non esservi proteste contro i processi verbali dell'elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha di-

chiarato valida l'elezione del 1° collegio di Padova nella persona dell'onorevole Luzzatti Luigi.

“ *Il Presidente della Giunta*
“ FERRACCIÙ. ”

Do atto alla Giunta delle elezioni della presente comunicazione, e, salvi i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione, proclamo eletto a deputato del 1° collegio di Padova l'onorevole Luzzatti Luigi.

Giuramento del Deputato Luzzatti.

Presidente. Essendo presente l'onorevole deputato Luzzatti, lo invito a giurare. (*Legge la formula*)

Luzzatti. Giuro.

Seguito della discussione del bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Seguito della discussione del bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884.*

Si prosegue nella discussione dell'allegato B, per la parte che concerne il Ministero dell'interno.

La Camera ha già approvati i primi 43 capitoli di detto bilancio. Passeremo ora al capitolo 44.

Spesa per l'amministrazione delle carceri. — Capitolo 44. Personale (Spese fisse), lire 2,453,236 54.

(È approvato.)

Capitolo 45. Premio d'ingaggio, vestiario, armamento ed altre spese per le guardie — Gratificazioni e sussidi, lire 261,100.

(È approvato.)

Capitolo 46. Mantenimento dei detenuti e del personale di custodia, lire 10,768,487.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Mi permetta l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, che io gli rivolga pochissime preghiere, e lo farò il più brevemente che potrò, nell'interesse dell'isola d'Ustica.

Da qualche tempo pare che cielo e terra siansi posti d'accordo per trascinare quell'isola sventurata a certa rovina. Il cielo le ha negato le sue benefiche piogge, la terra isterilita ha diminuito le sue produzioni, ed il Governo nulla ha fatto

per aiutarla, nulla per soccorrerla, onde è che quei poveri usticani hanno preso in gran numero la via dell'esilio e sono andati in America a cercar pane e lavoro. Partono i nostri coloni, e non sono certamente i peggiori che ci abbandonano, ed intanto in quelle nostre provincie che vi ostinate a chiamar l'*Eldorado* d'Italia, un dì più che l'altro si fa cara e scarsa la mano d'opera, più difficile la coltura delle nostre terre, più grande la quantità di esse che resta non coltivata, anzi abbandonata: ma di ciò parlerò altra volta più opportunamente e più largamente.

L'anno scorso il ministro dell'interno piegandosi alle vive insistenze dei cittadini d'Ustica, ai replicati rapporti del prefetto di Palermo, ed anche alle fervide mie preghiere ed a quelle del mio egregio collega onorevole Caminnecki, promise di fare costrurre in Ustica un cisternone capace di contenere tant'acqua da mettere al coperto quei poveri isolani dal maggiore dei pericoli, quello di morire di sete. Il Genio civile di Palermo fece gli studi, l'ammontare della spesa del cisternone fu prevista per una somma di circa 14,000 o 15,000 lire al più, spesa che non andrà perduta pel Governo, perchè risparmierà il danaro che attualmente anno per anno è costretto ad erogare per provvedere di acqua la colonia dei coatti, e gli agenti della pubblica forza destinati a custodirli.

Se la costruzione di quel cisternone è stata di già approvata, e se si sono dati ordini per dar principio ai lavori, io ringrazio di tutto cuore l'onorevole presidente del Consiglio: se non lo ha fatto ancora, lo scongiuro a non procrastinare più oltre, perchè è un provvedimento di assoluta urgenza, e del più vitale interesse, giacchè trattasi della esistenza di un popolo.

Ma non è tutto. — Bisogna provvedere perchè l'isola di Ustica sia coltivata, e che i prodotti di quell'isola possano o consumarsi nell'isola istessa, o pure essere esportati.

Ridotta immensamente la popolazione di Ustica, (comprendeva un tempo 6000 abitanti, ed ora non arriva a 1000!) tutte le sue speranze sono riposte nella colonia dei coatti. È mestieri quindi che quella colonia sia numerosa ed in conseguenza accresciuta; e giacchè in Italia abbiamo tante colonie di questo genere, le quali versano in condizioni infelicissime, io prego l'onorevole ministro presidente del Consiglio, perchè voglia degnarsi sopprimere taluna di quelle che trovansi in condizioni peggiori, e conservare le altre che possono vivere di una vita propria, ed

aiutate, prosperare: fra queste prima è certamente Ustica, e 400 coatti basterebbero a ciò.

Ho parlato pure di mezzi di esportazione. Signori, Ustica non è lontana da Palermo che 40 miglia, ma per noi è più lontana dell'America; difatti noi mandiamo da Palermo a New-York una lettera in 14 giorni, mentre da Palermo ad Ustica impiega quindici giorni.

Le dannose conseguenze che risultano da questi fatti, sono evidenti, e non occorre neppure enunciarle.

Io non pregherò l'onorevole Depretis di far godere ad Ustica il beneficio di una corrispondenza telegrafica di qualsiasi genere; non dirò all'onorevole Depretis di far costruire un ancoraggio, od una scogliera nella quale potrebbero rifugiarsi le barche di quei marinari: temerei di domandare troppo; mi limito però a supplicarlo a far sì che Ustica possa avere l'approdo di un vapore ogni sette giorni. È un provvedimento ispirato alla più grande equità, è un atto di giustizia, che non si è negato ad altre isole di minor importanza; ed io ne ricordo una, Linosa, alla quale l'anno scorso fu accordato tanto beneficio; ed ivi certamente non vi è una colonia di coatti. E poi, tutti i giorni, ad un solo miglio di distanza da Ustica, passa il postale che da Palermo va a Napoli, e viceversa. Nei mesi estivi, in cui il mare è quasi sempre così placido e tranquillo, quando è così agevole approdare ad Ustica ed il vapore passa di là di buonissima ora, non potrebbe il Governo prendere degli accordi con la Società di navigazione italiana, per far sì che in uno o due giorni la settimana quel vapore possa avvicinarsi all'isola, per caricare il pesce e le frutta di cui è sì gran copia in quell'isola? Si schiuderebbe così una sorgente di prosperità e ricchezza a quel popolo, che in 23 anni non ha goduto della libertà un solo beneficio! Finalmente, in Ustica il Governo possiede molti fabbricati, per esso inutili o superflui, tanto è vero che sono chiusi; e quel povero municipio non ne ha nemmeno per le proprie scuole; e tanto meno ha denari per costruirle.

Non potrebbe il Governo, se non la proprietà, cedere almeno l'uso di qualcuno di questi fabbricati? Nulla dico di più. Ho esposto i più imperiosi bisogni di quel buon popolo, e nel far ciò ho soddisfatto ad un dovere impostomi dal disinteressato affetto che mi lega ai generosi figli di quell'isola, ed all'uomo che da venti anni degnamente sta a capo di quella civica amministrazione. Le mie preghiere non tendono ad

altro, che a far rivolgere all'onorevole Depretis uno sguardo benevolo e paterno su quella popolazione; ed io spero che mi darà una risposta tale che possa confortarla non solo, ma provocare dalla stessa benedizioni unanimi, cordiali e sincere. (*Bene! benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Depretis, ministro dell'interno. Io assicuro l'onorevole Palizzolo, che non ho dimenticato le condizioni dell'isola d'Ustica ed i bisogni degli usticani. Mi occupai del cisternone; ed il motivo del ritardo consiste soltanto nella differenza della spesa; ma credo che anche questa difficoltà sarà presto superata; giacchè le istruzioni ultimamente date sono che si provveda, anche se si dovesse fare una spesa superiore d'assai a quella preventivata, affinchè l'isola d'Ustica sia fornita di un recipiente che basti per fornire quella popolazione di acqua potabile.

Riguardo alla coltivazione dell'isola stessa per mezzo dei coatti, io debbo osservare all'onorevole Palizzolo che il suo desiderio si rende di più facile esecuzione per una circostanza che a primo aspetto parrebbe dovesse allontanarla; questa cioè, che il numero dei coatti nelle diverse colonie viene gradatamente scemando, per la diminuzione delle conlanne a domicilio coatto; questo fa sì che in talune colonie i coatti sono ridotti ad un numero così esiguo, che il loro trasporto in altre diventa una necessità di buona amministrazione. Io terrò conto del desiderio dell'isola d'Ustica e vedrò di mandarne in quella colonia per favorire la produzione dell'isola.

Quanto alle comunicazioni non è cosa che dipenda unicamente da me, dipende anzi principalmente dal mio egregio collega il ministro dei lavori pubblici e da quello della marina, nella cui competenza cadono le comunicazioni postali; ma io farò ufficii presso di loro. Anche a me pare che una comunicazione così rara, come è quella che avviene adesso per l'isola d'Ustica, non sia abbastanza soddisfacente pei bisogni ordinari della popolazione usticana.

Dei fabbricati non ho notizia esatta: prenderò informazioni; e l'onorevole Palizzolo può assicurarsi che se ci sono dei fabbricati inutili pel Governo e che possano essere utilizzati, non c'è proprio nessuna ragione perchè, almeno a titolo di uso, siano concessi al comune, perchè vi stabilisca tutti i servizi di cui possa aver bisogno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Ad una risposta così benevola io non

posso che, sin da ora, a nome dell'intera popolazione d'Ustica, esternare all'onorevole presidente del Consiglio i sentimenti di una gratitudine e di una riconoscenza che, nei figli di quella generosa terra, sarà costante e duratura. (*Bene!*)

Presidente. Pongo a partito il capitolo 46.

Chi l'approva sorga.

(*È approvato e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli sino al 62 inclusivamente:*)

Capitolo 47. Trasporto dei detenuti lire. 715,315.

Capitolo 48. Servizio delle manifatture negli stabilimenti carcerari, lire 1,590,000.

Capitolo 49. Fitto dei locali (Spese fisse), L. 50,000.

Capitolo 50. Manutenzione dei fabbricati, 350,000 lire.

Capitolo 51. Fotografie dei malfattori più pericolosi (art. 9 del regolamento approvato con decreto ministeriale 10 dicembre 1881), lire 15,000.

Categoria quarta. — *Partite di giro.* Capitolo 52. Fitto dei beni demaniali destinati ad uso, od in servizio di amministrazioni governative, lire 615,011 76.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 53. Maggiori assegnamenti sotto qualsiasi denominazione (Spese fisse), lire 9,381 17.

Capitolo 54. Assegni di disponibilità (Spese fisse), lire 14,050.

Capitolo 55. Stipendio agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali fino al loro collocamento definitivo (Legge 6 febbraio 1881 n° 29 (Spese fisse), lire 7,611 17.

Capitolo 56. Sussidi a famiglie povere ed a vedove d'impiegati non aventi diritto a pensione, lire 17,000.

Capitolo 57. Famiglie dei morti per la causa nazionale e danneggiati politici, lire 25,000.

Capitolo 58. Raccolta degli Atti del Parlamento, lire 15,000.

Capitolo 59. Concorso dello Stato nell'erezione in Roma, sul Gianicolo, del monumento alla memoria di Giuseppe Garibaldi (Legge 8 luglio 1883, n. 1502, serie 3^a) (Spesa ripartita), lire 150,000.

Capitolo 60. Assegnazioni vitalizie, indennità e sussidi ai danneggiati politici del 1848 e 1849 delle provincie napoletane e siciliane (Legge 8 luglio 1883, n. 1496, serie 3^a) (Spesa ripartita), lire 350,000.

Capitolo 61. Assegnazioni vitalizie, indennità e sussidi ai danneggiati politici del 1848 e 1849 delle provincie siciliane (Legge suddetta) (Spesa ripartita), lire 50,000.

Spese per gli archivi di Stato — Capitolo 62.

Spese straordinarie per gli archivi di Stato, lire 15,550.

Spese per le Opere pie. — Capitolo 63. Assegni a stabilimenti di beneficenza, lire 10,155.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Ieri non mi trovava presente nell'aula, ed ebbi torto, quando si discuteva il capitolo 22. Profitto quindi di questo capitolo 63 per rivolgere una domanda ed una preghiera all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Tutti sappiamo da quali angustie finanziarie sieno travagliate le amministrazioni comunali e provinciali; e meglio di noi tutti, naturalmente, lo sa l'onorevole presidente del Consiglio. Specialmente dacchè parecchie provincie hanno dovuto ricorrere alla grave misura d'incamerare completamente le sovraimposte addizionali, i poveri comuni si trovano in una condizione veramente deplorabile.

Ed una delle spese che più è a carico di quelle amministrazioni deriva dal mantenimento dei fanciulli esposti. L'onorevole presidente del Consiglio sa che l'articolo 237 della vigente legge comunale e provinciale, che risale al 1865, prescrive che il mantenimento di quei fanciulli debba essere a carico delle provincie e dei comuni, fino a tanto che una legge speciale non provvederà.

Finora però questa legge speciale non solo non è stata approvata, ma non è stata neppur presentata al Parlamento.

Purtroppo nell'articolo 287 della riforma presentata sulla legge comunale e provinciale è ripetuta integralmente la stessa formula; non vorrei quindi che si dovessero aspettare ancora altri lustri ed altri decenni per vedere approvata questa legge speciale pel mantenimento degli esposti.

L'onorevole presidente del Consiglio ricorderà che questo fu uno dei primi argomenti che richiamarono l'attenzione della Sinistra quando giunse al potere; ed il ministro dell'interno nel primo gabinetto da lui stesso presieduto, nel novembre del 1877, presentò il disegno di legge per il mantenimento dei fanciulli abbandonati ed esposti. Quel disegno di legge non poté venire in discussione alla Camera, e l'onorevole Depretis probabilmente ricorderà che egli stesso nel febbraio 1879 ritornò sull'argomento. Dopo di allora, con una specie di plebiscito, le provincie del regno (il che dimostra quanto l'argomento sia grave per le amministrazioni comunali e provinciali) hanno indirizzato una serie di voti al Governo per affrettare l'approvazione di quel disegno di legge.

Ricordo anzi che questa nobile iniziativa fu

presa dalla provincia di Catania; e quasi tutte le provincie del regno fecero eco alle sue richieste. So che anche recentemente si è ritornati alla carica con nuovi ed insistenti voti al Governo, provocando un definitivo provvedimento che regoli questa importante materia.

Poichè tutti siamo persuasi che la discussione della legge comunale e provinciale è cosa di tanta importanza da non potersi prevedere quando la Camera potrà occuparsene, e poichè, anche approvando quella legge, non sarebbe risolta questa questione, io vorrei pregare l'onorevole ministro dell'interno di rivolgere la sua attenzione sull'argomento, e provvedere con un disegno di legge speciale. A lui non può costare che un semplice atto di volontà la presentazione di questo disegno di legge, essendo una materia già studiata dal suo Ministero e sulla quale è stato presentato già altra volta un disegno di legge, che l'onorevole Depretis potrebbe accettare così come fu compilato, o correggerlo come meglio crede; se pure non preferisce, che qualcuno di noi, valendosi dell'iniziativa parlamentare, presenti una proposta alla Camera che risolva questa questione.

Veraamente il subordinare questioni importanti relative a speciali argomenti, alla soluzione di altre questioni gravissime e complesse, mi pare che porti alla naturale conseguenza di veder ritardati i provvedimenti che quelle questioni richiedono.

Io ne ho una prova personale; poichè, avendo cogli onorevoli Minghetti, Luzzatti, Sidney Sonnino e Villari presentato un disegno di legge intorno all'emigrazione, non ho potuto avere la soddisfazione di vederlo discusso ed approvato dalla Camera. L'onorevole Depretis opinò che le disposizioni per regolare l'emigrazione dovessero essere comprese nella legge generale di sicurezza pubblica.

Intanto che è avvenuto? La legge generale di sicurezza pubblica è ancora di là da venire.

Depretis, ministro dell'interno. È presentata.

Del Giudice. Mentre se si fosse seguita la via da me indicata, noi avremmo già da tre o quattro anni una legge speciale, la quale con opportuni provvedimenti regolerebbe quella gravissima questione: invece sappiamo tutti quali siano state le dolorose vicende della nostra emigrazione.

Io quindi concludendo mi permetto di pregare l'onorevole presidente del Consiglio di volere, rispondendomi, non dirmi soltanto quali siano le sue idee sull'argomento, chè queste abbiamo omai l'obbligo di saperle, ma almeno assicurarmi ch'egli intende sollecitamente rivolgere la sua attenzione

su questa questione, e presentare alla Camera i relativi provvedimenti.

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

Depretis, presidente del Consiglio. Io credo di poter soddisfare completamente il desiderio dell'onorevole del Giudice.

Mi è nota la deliberazione della provincia di Catania, so delle adesioni che ebbe, so quanto sia importante di venire il più presto possibile alla soluzione del problema dei brefotrofi. La legge stata presentata nel 1877 fu ripresentata da me, e se non ebbe poi l'onore della discussione, non è colpa mia, poichè di discussioni se ne sono fatte abbastanza; e quella non potè avere il suo turno. Adesso però mi pare che questa discussione sia matura.

La prova che questa discussione doveva essere fatta separatamente, e con legge speciale, è appunto questa, che nella legge per l'amministrazione comunale e provinciale è lasciata la disposizione attuale, il che significa apertamente che l'argomento dei brefotrofi, il quale presenta non poche difficoltà, e che fu bensì studiato, ma forse non abbastanza, a cagione dei modi diversi nei quali è apprezzato e valutato nelle diverse provincie del regno; oramai però dev'essere questione matura, e formerà oggetto di uno speciale disegno di legge, che io intendo presentare nel mese prossimo.

Credo con ciò di aver soddisfatto completamente i voti dell'onorevole Del Giudice.

Mi permetto una parola riguardo al disegno di legge, da lui pure accennato, sull'emigrazione, la quale fu già argomento di un disegno di legge d'iniziativa parlamentare. Io non ho creduto di presentare un disegno di legge speciale sull'emigrazione, perchè esso deve assolutamente far parte di un'altra legge, quella sul riordinamento del servizio di sicurezza pubblica, legge che è anche più urgente di quella sull'emigrazione. E poichè della legge sulla sicurezza pubblica è oramai riconosciuta da tutti l'urgenza, io ho creduto di provvedere molto meglio al bisogno di regolare la materia dell'emigrazione, comprendendola in quella legge generale.

Il disegno di legge è già presentato da assai tempo: la Commissione ha già fatte molte domande, e il Ministero ha risposto: e però io credo che il lavoro potrà progredire rapidamente, e che anche in questa parte i desiderii dell'onorevole Del Giudice potranno essere soddisfatti.

Presidente. L'onorevole Del Giudice ha facoltà di parlare.

Del Giudice. L'onorevole presidente compren-

derà che io non ho da fare altro che ringraziare l'onorevole presidente del Consiglio, e prendere atto delle dichiarazioni da lui fatte, in virtù delle quali pare che nel mese prossimo avremo il disegno di legge che regolerà il mantenimento dei fanciulli esposti.

Presidente. Pongo dunque a partito lo stanziamento del capitolo 63 che ho testè letto.

Chi l'approva sorga.

(È approvato. Come pure sono approvati senza discussione gli stanziamenti dei seguenti capitoli:

Spese per la sicurezza pubblica. — Capitolo 64. Soprassoldo e trasporto alle truppe comandate in servizio di sicurezza pubblica-Soprassoldo ad agenti di sicurezza pubblica, lire 300,000.

Capitolo 65. Repressione del malandrino, estradizione di malfattori dall'estero e spese straordinarie di sicurezza pubblica, lire 250,000.

Spese per l'amministrazione delle carceri. — Capitolo 66. Caserta-Lavori per riduzione del fabbricato della Caserma Nuova in Nola ad uso carcerario (per memoria).

Capitolo 67. Bologna-Lavori di sistemazione dei fabbricati carcerari per carceri giudiziarie e per minorenni corrigendi (per memoria).

Capitolo 68. Campobasso-Lavori di riduzione della caserma militare ad uso carcerario in Larino, lire 15,000.

Capitolo 69. Caserta-Riduzione dell'ex monastero di San Pasquale (o degli Alcantarini) in Santa Maria Capua Vetere a casa penale per le donne (per memoria).

Capitolo 70. Catania - Riduzione del carcere mandamentale di Acireale a carcere giudiziario, e stabilimento di una sezione penale, lire 15,000.

Capitolo 71. Girgenti - Opere di sistemazione del nuovo carcere giudiziario di Sciacca (per memoria).

Capitolo 72. Livorno - Lavori di riduzione dei capannoni di San Leopoldo per i condannati pericolosi (per memoria).

Capitolo 73. Pesaro - Lavori d'adattamento di locali per il carcere giudiziario di Urbino (per memoria).

Capitolo 74. Reggio Calabria - Costruzione di un braccio cellulare per succursale del carcere giudiziario di Gerace (Marina) (per memoria).

Capitolo 75. Reggio Emilia - Lavori di sistemazione del fabbricato detto Rocca feudale da ridursi ad uso carcerario in Scandiano (per memoria).

Capitolo 76. Roma - Lavori di riduzione ad

uso carcerario del già convento di Santa Maria in Gradi a Viterbo, lire 15,000.

Capitolo 77. Modena - Costruzione di una caserma per la truppa di sorveglianza nello stabilimento di Saliceta in San Giuliano, lire 30,000.

Capitolo 78. Napoli - Sistemazione dell'infermeria e di altri locali nel bagno penale di Procida, lire 30,000.

Capitolo 79. Napoli - Costruzione del muro di cinta, e sistemazione dei locali nel bagno penale di Santo Stefano, lire 30,000.

Capitolo 80. Roma - Costruzione di nuovi locali per laboratorio e sistemazione del bagno penale di Civitavecchia, lire 30,000.

Capitolo 81. Stabilimenti carcerari diversi - Pagamenti delle eventuali eccedenze fra il costo effettivo dei lavori e il fondo portato nei capitoli straordinari per opere e lavori ai locali, lire 15,000.

Riassunto. — Titolo I. *Spesa ordinaria*, lire 29,650,229 44.

(È approvato.)

Titolo II. *Spesa straordinaria*, lire 1,393,747 34.

(È approvato.)

Insieme. (*Spesa ordinaria e straordinaria*), lire 31,043,976 78.

(È approvato.)

Passiamo ora alla parte dell'allegato B che riguarda il Ministero dei lavori pubblici.

(Sono approvati senza discussione i capitoli seguenti fino al 5, inclusivamente.)

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria prima. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero-Personale (Spese fisse), lire 422,037 50.

Capitolo 2. Ministero-Spese d'ufficio, lire 28,250.

Capitolo 3. Ministero-Manutenzione, riparazione, arredamento ed assicurazione dei locali, lire 10,000.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi e pacchi postali (Spesa d'ordine), lire 15,500.

Capitolo 5. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 135,250.

Spese per lavori pubblici. — *Genio civile*. — Capitolo 6. Personale e spese di amanuensi (Spese fisse), lire 1,502,755.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. In questo bilancio io dovrò parlare frequentemente; ma compenserò la frequenza dei

miei discorsi con la massima loro brevità. E su questo capitolo parlerò all'onorevole ministro per sommi capi, ricordandogli tre cose; e per primo rammenterò gli assistenti stradali della vecchia pianta austriaca, i quali erano stati considerati dal Governo cessato come provvisori. I loro colleghi di Lombardia nel 1859, quando la Lombardia fu annessa al regno, furono tutti parificati agli assistenti misuratori; nel 1866, invece, agli assistenti stradali del veneto e del mantovano si volle mantenere la provvisorietà. Contro questa diversa misura io ho protestato e protesto da 15 anni; mi fu sempre risposto: manca una legge; la legge sui lavori pubblici del 1865 non può contemplarli. Ora una nuova legge è venuta, quella sul riordinamento del Genio civile; la legge nuova l'abbiamo. Quindi raccomando all'onorevole ministro che a questa categoria di impiegati, i quali già sono tutti vecchi, si provveda finalmente e si provveda con sollecitudine, perchè vanno mancando, morendo essi di giorno in giorno. Posso citare i nomi degli ultimi defunti: Plateo, Vaccaroui, Ungaro, l'Agnoletto, e credo anche altri, i quali sono morti in questi giorni. Alle vedove o si contrasta la pensione, o si dà una pensione assolutamente inadeguata al servizio da quegli impiegati in così lungo tempo prestato. È urgente che si provveda, senza attendere il limite massimo stabilito dalla legge sul riordinamento.

La seconda raccomandazione si riferisce ai custodi idraulici di prima e seconda classe. Questi custodi idraulici, nelle provincie venete e nel mantovano, facevano effettivamente l'ufficio che nelle altre provincie del Regno fanno gli aiutanti del Genio civile, di prima, seconda e terza classe. Nelle provincie venete, come anche in Lombardia, a sistema austriaco, mancava la categoria degli aiutanti del Genio civile, ma vi supplivano gli assistenti stradali, pei lavori di montagna, e i custodi idraulici, pei lavori arginali e fluviali.

Ve ne sono di valentissimi, e l'onorevole ministro li potrà conoscere, ed io stesso ho talora e più volte raccomandati ed accennati al Ministero dei lavori pubblici i loro nomi.

Questi valenti impiegati, che fanno all'occorrenza da ingegneri e che qualche volta sono preziosi ed espertissimi consiglieri nelle ardue difese dei fiumi, hanno tutti dai 30 ai 35 anni di servizio; per cui sono ormai giunti a quel tempo in cui o finisce la vita o finisce l'operosità personale. Anche per questi dunque io raccomando che si provveda, senza attendere il limite massimo stabilito dalla legge sul riordinamento del Genio

civile; si provveda con tutta sollecitudine, perchè la cosa è urgentissima.

La terza raccomandazione, che io faccio, riguarda quella categoria di ingegneri, che nelle provincie venete e di Mantova attendeva e attende principalmente alle difese dei fiumi. Il servizio idraulico dei fiumi pericolosi, come sono l'Adige, il Po, il Brenta, il Tagliamento, e il Piave, esige lavoro continuo e grande responsabilità.

L'operosità poi che esige questo servizio è tale, che gl'ingegneri, zelanti, che non sieno di una forte costituzione fisica, soccombono vittime del loro zelo; ed a questo riguardo io posso citare i nomi indimenticabili d'ingegneri zelantissimi come lo *Zambaldi*, *Perottini*, *Scudellari*, *Strobole* ed altri, morti, nel fior della loro vita, vittime del loro zelo. Io raccomando adunque all'onorevole ministro anche questi ingegneri, che hanno da 30 a 32 anni di servizio e sono ancora nella 1ª classe degli ingegneri ordinarii. Perchè sono essi così in ritardo nella carriera? Precisamente perchè il Governo austriaco, dal 1859 al 1866, sentendosi nella sua coscienza già vicino a dovere abbandonare la Venezia, non volle promuoverli, come era suo dovere; e quando furono parificati nel 1866 si volle parificarli nei loro gradi inferiori, mentre per gl'ingegneri della Lombardia nel 1859, si erano fatte le promozioni prima delle parificazioni. Quindi anche per questo riguardo è di tutta giustizia che questi valentissimi ingegneri, che possono dirigere degli uffici e dirigerli per bene, conoscendo perfettamente il servizio idraulico, sieno presi in grande considerazione.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'attuazione della legge sul Genio civile sodisferà due delle raccomandazioni dell'onorevole Cavalletto, quelle relative agli assistenti stradali ed ai custodi idraulici. Già la Commissione si è occupata di esaminare i titoli così degl'ingegneri come degli assistenti; ed io la ho già più di una volta sollecitata a voler presentare presto la sua relazione, affinché il Comitato sia in grado di fare le sue proposte, e il Ministero poi le nomine.

Le cose dette dall'onorevole Cavalletto a proposito degl'ingegneri addetti alla difesa dei fiumi nel Veneto, mi paiono giuste; ed io prendo in considerazione la loro situazione speciale, affinché possa venir fatta ad essi una condizione non inferiore a quella fatta agli altri ingegneri impiegati nella difesa dei fiumi della Lombardia.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 6.

(È approvato; e lo sono pure, senza discussione, i seguenti fino al 12 inclusive:)

Capitolo 7. Spese d'ufficio, lire 79,500.

Capitolo 8. Fitto di locali per uso d'ufficio, lire 27,250.

Capitolo 9. Spese di trasferte, d'indennità e diverse, lire 360,000.

Strade. — Capitolo 10. Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali, lire 3,000,000.

Capitolo 11. Concorsi obbligatori per opere stradali, lire 14,475.

Acque. — Capitolo 12. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione, lire 550,000.

Capitolo 13. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria, 2,450,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Su questo capitolo dovrei fare un lungo discorso, ma invece sarò brevissimo.

Raccomando al ministro di prendere in considerazione le proposte che ha fatto al Ministero la Commissione idraulica nominata dal ministro precedente per i fiumi veneti.

Le proposte sono quasi tutte urgenti, ma naturalmente non posso dire: fate i lavori tutto ad un tratto; bensì dico: non però indugiateli, e, secondo l'ordine della loro urgenza, sollecitatene la esecuzione, perchè gli indugi dei veramente urgenti ci esporranno a nuovi disastri, a nuove inondazioni.

La condizione dell'Adige è oramai terribile, come è pericolosa quella dei tronchi inferiori del Bacchiglione, del Brenta, del Piave, e del Tagliamento. È necessario che a questi tronchi si provveda sollecitamente, perchè altrimenti, ripeto, avremo nuovi disastri di rotte e d'inondazioni.

Io raccomando principalmente che non si lascino senza l'altezza sufficiente e necessaria i tronchi d'argine che attraversano gli abitati, come sarebbe a dire, Legnago, Cavarzere, Bovolenta, Pontelungo, Noventa di Piave, San Donà di Piave, Prata, Motta, Latisana, ecc. Se avvenissero inondazioni di piene nei tronchi dei fiumi che attraversano questi paesi, noi avremmo non solo disastrose rovine e distruzione di abitati, ma anche vittime umane fra quegli abitanti che non sempre si possono, in questi casi, salvare a tempo.

Epperò con questa raccomandazione, fidando

nello zelo veramente serio e illuminato dell'onorevole ministro, io mi acquieto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Ho domandato di parlare per fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Recentemente è stata presentata un'istanza al Governo nell'interesse di vari comuni che appartengono ai tre circondari di Torino, Pinerolo e Saluzzo. Tale istanza riflette opere di prosciugamento di paludi, e di sistemazione delle sponde del Po per un'estensione di quasi 48 chilometri.

Questi comuni che rappresentano più di 50 mila abitanti ritengono (e credono d'averlo dimostrato nella memoria che ebbero a rassegnare al Governo) essere in loro favore applicabili le disposizioni della legge 25 giugno 1882 relativamente alle opere di prima categoria.

Trattasi qui di un rilevante interesse igienico ed agricolo.

Io mi limito a raccomandare all'onorevole ministro che voglia, per quanto è possibile, affrettare lo studio di siffatta pratica, ben riconoscendo che il breve spazio di tempo fin qui trascorso gli ha certamente impedito di provvedere prima d'ora.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non essendo presente perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sul fatto che, secondo me, costituisce una vera violazione di legge, vale a dire che si vogliono incaricare i consorzi di terza, ed anche di quarta classe, della conservazione e manutenzione delle chiaviche, così dette *Regie*, le quali attraversano le dighe di 2ª categoria, vale a dire, tutte quelle dighe che infrenano il Po e i grandi fiumi confluenti, cioè l'Adda, il Mincio e via dicendo.

Già altra volta mi avvenne di osservare come non fosse possibile il comprendere che la conservazione di queste chiaviche è la loro vigilanza e manutenzione, non essendo che la continuazione delle arginature, si volessero affidare, in aggravio, all'amministrazione dei consorzi di 3ª categoria, cioè dei consorzi di scolo. Ma questa è un'anomalia e contiene in sé un gravissimo pericolo.

La difesa che rappresentano le dighe di seconda categoria si estende su vari territori di più pro-

vincie, e le chiaviche, che tagliano le dighe in var punti, hanno ufficio di non impedire alle acque interne di avere deflusso nel fiume, quando la sua depressione lo concede.

Ora, come vuole il Governo sdebitarsi dell'incarico di vigilanza e del concorso di spesa, come dalla legge gliene è imposto l'obbligo, per tutte le opere di seconda categoria? L'articolo 94 parla chiarissimo; vi possono essere quanti pareri di Consiglio di Stato, quanti pareri di Consigli subalterni si vogliano, con maggiore o minore studio della cosa, ma il fatto per sé stesso è chiaro.

Ebbene, la legge all'articolo 94 dice: " Alle opere lungo i fiumi arginati e loro confluenti, parimenti arginati, dal punto in cui le acque cominciano a correre dentro argini, e quando tali opere provvedano ad un grande interesse di una provincia, a queste opere si provvede, col concorso delle provincie e degli interessati riuniti in consorzio e dallo Stato. „

Come si fa quindi a dire di no? Come si fa a chiamare i consorzi che sono tutt'altro che responsabili delle grandi minacce che può fare un fiume là dove è arginato, ed incaricarli di una vigilanza corrispondente ai grandi interessi che sono compromessi?

E poi, dico, la legge parla chiaro relativamente a tutte le opere di seconda categoria, e non si può intimare ad un consorzio di ricevere in consegna e mantenere queste chiaviche le quali, ripeto, non sono che manufatti che interrompono dighe che sono opere di seconda categoria, ed a cui lo Stato deve provvedere col concorso dei consorzi e delle provincie.

Il ministro dei lavori pubblici dirà: ma io ho chiamato ad intervenire i consorzi; se essi non vengono, peggio per loro. Ma, peggio per loro? Peggio per gli interessati, peggio per tutti i danneggiati che appartengono a parecchie provincie.

Io parlo con uno che conosce quei luoghi meglio di molti di noi; il quale ammetterà con me, che se esistesse mai una chiavica di una certa importanza, e lo Stato non avesse a curarsene, non avesse ad invigilarla, ciò potrebbe essere di danno enorme, poichè l'amministrazione dei consorzi può essere diretta da persona non atta, la quale non abbia nè proprietà nè responsabilità economiche.

Ma io richiamo l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, in cui ho la più ampia fiducia (perchè effettivamente è equanime la responsabilità attuale del Ministero dei lavori pubblici, e non subisce influenze di parte), e lo prego di prendere in considerazione questo argomento che

è urgentissimo; perchè adesso non si saprebbe chi chiamar responsabile, se una disgrazia avvenisse. Le disgrazie avvengono pur troppo con facilità nell'autunno e nella primavera. Si provveda dunque secondo l'esigenza delle cose e secondo la stessa legge. Alla fine dei conti, non si tratta di fare delle chiaviche tutti i momenti; avverrà di doverne fare in ogni mezzo secolo una; che almeno la vigilanza ci sia, e che non soffra interruzione per mancanza di persone responsabili.

C'è il Genio civile in ogni provincia; che sia dunque responsabile. Perchè moltiplicare le spese? Voi avete custodi, ingegneri di riparto, ingegneri-capi; perchè creare una nuova amministrazione a spese dei consorzi, ed aggiungere alle molte spese dei comuni, delle provincie e dei consorzi anche questa?

Io rivolgo la mia raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, più caldamente delle altre volte; e tanto più caldamente, quanto è grandissima la fiducia che ho in lui.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi.

Bonghi. Intendo di fare una semplicissima e brevissima osservazione, della quale sarebbe stato più autorevole interprete l'onorevole Visconti, se si fosse trovato presente, perchè ha i documenti nelle mani di ciò che io sto per dire.

Io non fo che associarmi alle parole dell'onorevole Cavalletto rispetto ai lavori necessari per riparare le popolazioni del Veneto dalle piene dei suoi fiumi. E non aggiungo ai luoghi indicati da lui che un solo, che abbiamo visitato noi stessi pochi mesi fa, dove c'è parso che anche piene minori di quelle che sono avvenute nell'autunno ultimo e due anni fa, potrebbero mettere a grave pericolo una grande distesa di paese. Quel paese è Cima d'Olmo. Anche una persona non esperta è presa da sgomento per il danno che potrebbe portare la negligenza che si ponesse nell'alzare un ostacolo al fiume più forte di quello che ora gl'impedisce di rompere e allagare. Le popolazioni rimangono in quello sgomento e chiedono al ministro di volerle rassicurare. Fra loro corre la voce che il Genio civile della provincia di Treviso abbia fatto davvero proposte molto soddisfacenti al Ministero dei lavori pubblici per i lavori che occorrono; ma il Ministero dei lavori pubblici avrebbe richiesto che la spesa fosse resecata e ridotta di molto. Esse temono che questo desiderio soverchio di economia debba ridurre quei lavori in termini non sufficienti alla difesa.

Io desidero dunque, che con le parole che dirà

il ministro per rispondere all'onorevole Cavalletto, voglia anche rassicurare quelle popolazioni, dicendo che il Governo provvederà largamente. Spendendo quanto si deve oggi, è spender meno per l'avvenire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

(Non è presente).

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavalletto, al quale si è aggiunto ora l'onorevole Bonghi, mi ha fatto vive istanze affinché io tenga in molta considerazione le proposte che verranno fatte e che in parte sono già state fatte dalla Commissione tecnica incaricata di visitare e studiare i corsi di acqua del Veneto, e specialmente il regime dei fiumi, e proporre provvedimenti per riparare alle rotte, e per sistemare i fiumi medesimi affinché possano resistere alle piene future. Io ho già preso questa questione in moltissima considerazione, ho già pubblicato gli atti della Commissione stessa; e secondo le sue proposte ho già fatto preparare un disegno di legge che sarò in grado di presentare appena la Camera si radunerà nel gennaio. Con questo io credo che gli onorevoli Cavalletto e Bonghi si troveranno pienamente soddisfatti. In quel disegno di legge si stabiliranno anche le opere da farsi a Cima d'Olmo.

È vero che il progetto del Genio civile, esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, può dare argomento a qualche osservazione come quello che tende a diminuire alquanto la spesa. Io non ho ancora potuto prendere in esame le censure che gli sono state fatte perchè i Consigli tecnici lo stanno tuttavia studiando e non hanno per anco esposto intorno ad esso l'avviso loro; ma posso assicurare che per certo la spesa sarà fatta in quella misura ed in quel modo che possa servire a garantire pienamente le popolazioni.

All'onorevole Finzi io devo prima rendere sentite grazie per le sue gentili parole. Gli dirò poi che la questione da lui sollevata concerne l'interpretazione della legge, e più specialmente dell'articolo 94 della legge sulle opere pubbliche. Le chiaviche debbono essere costruite, mantenute e sorvegliate dallo Stato, oppure dai consorzi?

Ci sono già stati pareri intorno a questa questione, e a norma di essi la legge si dovrebbe interpretare nel senso che spetti ai consorzi l'onere della spesa e della vigilanza delle chiaviche. Non dimeno, poichè egli insiste, io certamente non mi

ricuso di ripigliare in esame questa interpretazione della legge, avendo riguardo appunto all'importanza delle opere, la quale è certamente uno dei criteri presi a base dalla legge del 1865, per determinare la categoria a cui l'opera stessa dev'essere assegnata.

L'onorevole Buttini mi ha raccomandato di affrettare lo studio delle istanze presentate da comuni appartenenti ai circondari di Torino, di Pinerolo e di Saluzzo, talune delle quali riguardando gli argini del Po, altre certi prosciugamenti di paludi. E io non mancherò di soddisfare nel miglior modo questo suo desiderio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. Debbo ringraziare l'onorevole ministro di avermi dichiarato che prenderà a cuore le mie osservazioni, e mi affido interamente ad una giusta e regolare interpretazione della legge.

Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

Presidente. Fu annunziata l'altro giorno alla Camera un'interpellanza dell'onorevole Sciacca della Scala agli onorevoli ministri guardasigilli e della pubblica istruzione, circa la restituzione delle rendite ai seminari chiusi in forza del decreto 1 settembre 1865.

Oggi annunzio un'interrogazione diretta dall'onorevole Frola all'onorevole guardasigilli, del tenore seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro guardasigilli sui provvedimenti che intende di prendere per far cessare l'arretrato delle cause nella Corte d'appello di Torino. ”

Prego l'onorevole guardasigilli di dire se e quando intenda di rispondere all'interpellanza ed all'interrogazione.

Giannuzzi-Savelli, ministro di grazia e giustizia. Dopo le vacanze si concerterà insieme il giorno in cui si potranno svolgere.

Presidente. Onorevole Sciacca della Scala acconsente?

Sciacca della Scala. Acconsento.

Presidente. Onorevole Frola?...

Frola. Acconsento.

Presidente. Ne parleremo poi ad anno nuovo.

Seguito della discussione del bilancio.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 13.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti fino al 17 inclusive:)

Capitolo 14. Assegno al personale delle opere idrauliche di prima categoria e di irrigazione (Spese fisse), lire 116,300.

Capitolo 15. Fitti, canoni e livelli-Opere idrauliche di prima categoria (Spese fisse), lire 11,685.

Capitolo 16. Assogni al personale delle opere idrauliche di seconda categoria (Spese fisse), lire 455,560.

Capitolo 17. Fitti canoni e livelli-opere idrauliche di seconda categoria (Spese fisse), lire 76,705.

Capitolo 18. Concorso per opere idrauliche consortili (terza categoria), giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n° 2248-Allegato F, lire 25,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Al capitolo 13 si è parlato delle opere di seconda categoria; qui si parla di quelle di terza categoria, le quali in dati casi vengono sussidiate dal Governo.

L'onorevole ministro deve già aver ricevuto le proposte per la classificazione in seconda categoria di alcune opere consorziali e di arginature che attualmente sono in terza categoria e che la esperienza ha dimostrato che sono di grande importanza per salvare gl'interessi, non di una, ma di più province. Citerò, ad esempio, i tronchi di arginatura dell'Adige, da poco sotto Verona, tanto a destra che a sinistra, fino al principio delle arginature di seconda categoria.

Citerò l'arginatura dell'Astico e successivamente della Tesina, dalla strada di Breganze fino al Bacchiglione presso Longare.

Queste arginature e qualche altra, come fu proposto, è necessario assolutamente che siano prese in custodia dal Governo, poichè i consorzi non sono più in grado di sostenere le spese per far fronte alle piene di quei fiumi.

Ci sono poi le opere che difendevano l'interno della città di Padova lateralmente ai fiumi detti Canale Maestro e Canale Navigabile, i quali canali erano spalleggiati da arginature, parte in terra, parte in muro.

Colla sistemazione del Bacchiglione e colla costruzione del sostegno regolatore del canale esterno superiore di Padova, a Bassanello, si è creduto che in Padova non ci fosse bisogno più di difesa e si abbandonarono al Municipio quegli argini; ma pur troppo la piena ultima ci ha dimostrato che il Bacchiglione inferiore non è sufficiente a smaltire la massa delle acque che vengono da Vicenza, per cui si è dovuto tenere aperto per forza, per non mandare sott'acqua il territorio a destra e sinistra del Bacchiglione inferiore, si è dovuto

tenere aperto il sostegno regolatore di Bassanello.

Avvenne adunque che Padova tornò ad andare sott'acqua, come vi andava prima della sistemazione del Bacchiglione, e questo succederà fintantochè non si renderà il Bacchiglione inferiore in condizione di smaltire tutte le sue piene. Perciò è intanto necessario che l'ufficio del Genio civile di Padova riprenda la difesa e la custodia delle opere di difesa dei suaccennati canali nello interno di quella città.

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

Genala ministro dei lavori pubblici. È vero; dai consorzi che mantengono argini di terza categoria, furono in questi ultimi tempi fatte varie domande, perchè queste opere fossero dalla terza passate alla seconda categoria; anzi talune di queste domande sono già in esame. Però prima di passarle in seconda categoria è necessario di sentire innanzi tutto il parere del Consiglio dei lavori pubblici, poi quello del Consiglio di Stato, e finalmente che venga proposto un apposito disegno di legge. Io cercherò di fare il possibile affinchè possa essere intorno a tutte pronunziato il necessario giudizio e prenderò poi i provvedimenti opportuni.

Cavalletto. Sta bene.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 18.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti fino al 23 inclusive)

Capitolo 19. 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 75,000.

Capitolo 20. Servizio idrografico fluviale, 2,000 lire.

Capitolo 21. Spese eventuali per le opere idrauliche, lire 270,000.

Bonifiche. — Capitolo 22. Personale di custodia delle bonifiche (Spese fisse), lire 60,000.

Capitolo 23. Personale di custodia delle bonifiche (Spese variabili), lire 1,500.

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 24. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 418,280.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Io so che non è questo il momento opportuno per sollevare la questione gravissima dei nostri porti; però vi sono dei casi eccezionali così gravi, sui quali io credo necessario di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per difetto di fondo sufficiente, e per condizioni poco felici, il porto di Ancona ha dovuto vedersi privato dell'approdo dei piroscafi della Peninsulare, provenienti dalle Indie. Quindi un danno gravissimo per il suo commercio.

Ancona ha avuto l'onore di ospitare una commissione tecnica nominata dal ministro dei lavori pubblici e da quello della marina. La Commissione ha fatte delle proposte serissime, e soprattutto ha notato l'insufficienza della profondità del porto, che è causa per l'appunto del non approdarvi la Peninsulare. Giorni sono un bastimento carico di petrolio, che certo non poteva avere una pescagione maggiore di 4 o 5 metri, incagliava nel porto con fortunale di ponente e di ponente maestro, che era la sua traversia, e minacciava di naufragarsi nel bel mezzo del porto.

Ora è un anno che questa Commissione ha fatto i suoi studi, e dal Ministero dei lavori pubblici non si è ancora risoluto niente. Io prego quindi l'onorevole ministro Genala di volere, per l'urgenza della cosa, prendere un provvedimento; cioè di impiegare le 170, o 175 mila lire, mi pare, che si sono risparmiate nell'ultima parte dell'escavazione del porto, per fare un po' più di fondo, affinchè le navi si possano avvicinare al lazaretto in quel canale, dove oramai è ridotto tutto il movimento commerciale, perchè vicino alla ferrovia.

In seguito l'onorevole ministro vedrà che cosa propone di fare la Commissione che Ancona ha avuto l'onore di ospitare.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il porto di Ancona non ha profondità tale da permettere alle grandi navi di approdare con sicurezza; e certamente una parte delle somme stanziare in questo capitolo è destinata a rimediare per quanto è possibile a questo inconveniente. Però i risparmi ai quali alludeva l'onorevole Elia, non sono così grandi nè così sicuri come egli ritiene. È vero che è stato fatto un notevole ribasso sopra il prezzo d'asta, ma sembra egualmente certo che non saranno compite le opere progettate senza un qualche ulteriore provvedimento che importerà una maggiore spesa. A ogni modo io farò sì che al porto di Ancona venga assegnato quanto gli spetta.

Elia. Grazie.

Presidente. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 24.

(È approvato, e sono del pari approvati, senza discussione, i capitoli seguenti fino al 33 inclusive)

Capitolo 25. Escavazione ordinaria dei porti, lire 1,123,777.50.

Capitolo 26. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 35,853.15.

Capitolo 27. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili), lire 3,358.50.

Capitolo 28. Pigionì pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 747.50.

Capitolo 29. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 248,464.

Capitolo 30. Personale pel servizio dei fari (Spese fisse), lire 120,000.

Capitolo 31. Personale pel servizio dei fari (Spese variabili), lire 16,000.

Capitolo 32. Sussidi per opere ai porti di quarta classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F), lire 240,000.

Capitolo 33. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine), lire 12,500.

Strade ferrate. — Capitolo 34. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese fisse), lire 184,294.93.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Io domando scusa alla Camera se le farò perdere qualche minuto; in compenso, spero colla mia proposta di far guadagnare al ministro delle finanze molti milioni (Oh! oh! *Si ride*), aiutando efficacemente lo sviluppo industriale e commerciale del nostro paese.

Nello scorso autunno, i lamenti pei ritardi ferroviari giunsero, permettetemi la frase (in questo caso non è esagerata), proprio alle stelle. I commercianti erano affatto disperati, gli agricoltori non lo erano meno. Urgeva soprattutto di esportare dalle zone coltivanti le viti una considerevolissima quantità di uve (questo sviluppo della enologia italiana, o signori, merita la vostra protezione, perchè le sventure che perseguitano la viticoltura francese tornano a nostro vantaggio, provocando una domanda che anima la produzione e ci fa ripetere l'antico motto: *Mors tua vita mea*); ma proprio quando ferveva il massimo lavoro della esportazione, ecco piovere a ciel sereno il fulmine della sospensione della accettazione per una paralisi istantanea e completa del movimento ferroviario. Così mentre procuriamo di accrescere la produzione nazionale, noi scorgiamo da tutte le parti nascere degli incagli insuperabili. Naturalmente, i lamenti si rivolsero tutti sul personale; e questi poveri Santi Stefani protomartiri degli alti impiegati furono, se non materialmente, *letteralmente* lapidati.

Questi signori però erano a torto accusati e non avevano colpa alcuna del lamentato inconveniente poichè non solo mancava il materiale mobile ma, quando anche a ciò si fosse provveduto poco avrebbe giovato per lo scarso sviluppo dei così detti binari morti e di altri istrumenti, come le piattaforme assolutamente indispensabili, e per il cui difetto il movimento era interamente incagliato. In questa condizione di fatto la stessa spedizione del materiale mobile, in certe circostanze, tornava invece che utile, dannosa. Imperocchè voi ben comprendete che, quando in una stazione, mettiamo quella di Milano, in cui rigurgita un'enorme quantità di merci, voi non possedete gli istrumenti per trar profitto del materiale, la maggior quantità di carri, invece di render facile il servizio, lo incaglia maggiormente. Io so che l'onorevole ministro ha presentato un disegno di legge che è stato discusso questa mattina negli Uffici; col quale si domandano 9 milioni, che si spenderanno per acquisto di materiale mobile e per il miglioramento delle condizioni ferroviarie; e ciò sempre nell'aspettativa che con tutto comodo cresca quella erba maggena la quale deve mantenere il cavallo delle ferrovie, quando avremo risolti i grandi problemi del suo esercizio.

Lodo di ciò sinceramente il ministro, perchè credo che non si possa spendere più utilmente il pubblico denaro, imperocchè, o signori, è soltanto mettendo le nostre ferrovie in condizione di poter trasportare rapidamente le merci, che noi le potremo rendere veramente profittevoli alle finanze e benemerite dell'industria.

Noi, o signori, continuiamo a fabbricare tronchi assolutamente passivi che, con enorme dispendio in tutte le provincie del Regno, squarciano i monti e divorano le finanze.

Io ne ho veduti alcuni intrapresi nelle alte valli del Piemonte, che costeranno somme enormi, e produrranno forse quanto sarà necessario per coprire le spese del carbone consumato dalle macchine, e trascuriamo poi di allestire i binari morti, che avranno proprio le ruote d'oro e d'argento, perchè serviranno efficacemente a rendere produttivi ed utili i tronchi già costruiti.

Io raccomando caldamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici la stazione di Milano, non solo perchè è quella che getta il massimo prodotto, ma perchè è lo strumento propulsivo di un movimento industriale di cui dobbiamo proteggere il continuo e splendido sviluppo.

Ricordiamoci che Milano è il cuore e l'organo motore del movimento commerciale della valle del

Po, di cui Genova è la porta al mare, *janua maris*, come può nobilmente vantarsi; non disturbiamo, mettiamo invece nelle migliori condizioni di vita questo potentissimo organismo industriale ed economico dell'Alta Italia, agevolandone lo sbocco al mare. Voi comprendete benissimo che, quando nella circolazione voi create un ingorgo, una perturbazione, per esempio, nell'arco dell'aorta, voi ferite a morte tutto l'organismo.

Ora come nella vita animale la disturbata circolazione può produrre la malattia o la morte, nell'ordine della vita economica ed industriale un rallentamento di operosità provoca grave danno economico e genera anche moralmente un profondo sconforto. Gli stranieri a torto accusano l'Italia di essere la *carnaval-nation*, e non riconoscono l'operosità del nostro popolo. Ora questo giudizio, a mio avviso, è ingiusto: se l'Italia non possiede l'enorme capitale che vanta la Francia e l'Inghilterra, non si deve dimenticare che il suo patrimonio nazionale fu dilapidato e messo a ruba dalle incessanti e terribili guerre combattute ostinatamente nel medio evo, specialmente nell'Alta Italia, e dalle pestilenze che ne furono il lugubre codazzo. In queste condizioni di fatto, come potevamo noi accumulare quei tesori che gl'inglesi in un'isola non scorrazzata eternamente da tutte le orde straniere e dalla sua stessa postura insulare salvata dalle invasioni, fu in grado di procurarsi e di economizzare?

Il nostro popolo, o signori, è attivissimo, intelligente; ma purtroppo la fortuna nemica e, permettetemi di aggiungerlo, l'incuria dei governanti, cospirano a nostro danno.

Con ciò non accuso l'onorevole ministro, che, appena giunto al potere anzi dimostrò efficacemente di volersi adoperare a vantaggio dell'industria e del commercio, ma purtroppo molte volte gli ostacoli burocratici, sempre l'insaziabilità del fisco, crearono danni che la buona volontà degli italiani non bastò a vincere.

Giacchè ho facoltà di parlare, mi occuperò di un altro piccolo tronco che mette in comunicazione Milano col Lago Maggiore, coi centri della Svizzera e colle altre valli del Novarese, località tutte dove ferve un'industria attivissima, e dove giacciono le cave di granito, i boschi, e da cui specialmente si traggono i materiali da costruzione che servono per la città di Milano.

Se il movimento di Milano e di Genova può assomigliarsi alla grande circolazione, questo più locale, ma non meno importante del Lago Maggiore, vi presenta quasi i fenomeni della piccola circolazione, della circolazione polmonare, non

meno necessaria e nel fatto egualmente pregiudicata da incagli e ritardi.

Non mi permetterò di qui svolgere il tema vastissimo; mi limiterò a raccomandarlo allo studio dell'onorevole ministro, che spero vorrà promettere molto, mantenere più di quello che prometterà, e soprattutto saprà comprendere l'urgenza pressantissima degli invocati provvedimenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mezzanotte.

Mezzanotte. Profitto anch'io della discussione di questo capitolo per fare colla massima brevità una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Non ha guari si è aperto al pubblico servizio la ferrovia Aquila-Terni, complemento della ferrovia Pescara-Terni, attesa ansiosamente dalla regione abruzzese.

Il compimento di questa linea venne accolto dalla popolazione con grande entusiasmo, del quale l'onorevole ministro dei lavori pubblici è stato gradito testimone.

Senonchè quasi ad intepidire quell'entusiasmo, è accaduto un nuovo fatto dal quale un'estesa parte di quella regione ha visto attenuarsi non solo i vantaggi sperati, ma anche quelli che già godeva prima che la linea si compisse. Ed ecco come: due treni importantissimi per la regione abruzzese, giungono quasi contemporaneamente alla stazione di Castellammare, l'uno un po' prima e l'altro un po' dopo mezzogiorno; importantissimi per gli abruzzesi, perchè l'uno viene dall'Alta Italia, ed in ultimo percorre tutta la provincia di Teramo, e l'altro viene da Foggia dove si congiungono le provenienze da Napoli e da Brindisi, ed in ultimo percorre quasi tutta la provincia di Chieti, arrestandosi a 15 chilometri dal capoluogo.

Ora, perchè questo movimento non si arrestasse proprio alle porte d'una città, della cui importanza fra gli Abruzzi non v'è chi dubiti, fu necessità di stabilire un treno speciale il quale, movendo da Castellammare Adriatico poco dopo l'arrivo dei due treni, mettesse capo a Chieti.

Ora che è avvenuto? che col nuovo orario proprio quella corsa è stata soppressa, di modo che il servizio a cui questa corsa provvedeva, ora deve farsi mercè un treno consecutivo, il quale giunge in Chieti alle 4,9 pomeridiane, cioè con tre ore di ritardo. Ed il ritardo è grave; ed è gravissimo poi per gl'interessi della Divisione militare, il cui comando ha sede proprio nella città di Chieti: è gravissimo ancora per i comuni della provincia di

Chieti che si trovano sulla linea Pescara-Foggia, che sono divisi in questo modo dal capoluogo che si trova sulla linea Pescara-Aquila.

Ma v'è di più: la stazione di Chieti è un po' lontana dalla città, di modo che, ad abbreviare la distanza, si è costruita una nuova e più facile strada su cui fra breve correrà la locomotiva. Or bene la spesa occorrente, la quale giunge ad un milione di lire, resterebbe inutile se, di fronte ad un vantaggio di qualche mezz'ora, si dovessero sciupare tre ore per questo ritardo così grande.

Io non la finirei se volessi enumerare tutti gl'inconvenienti che ne derivano; ma non voglio annoiare la Camera con un'analisi troppo minuta.

Però conchiudo chiedendo all'onorevole ministro se egli crede di fare quello che è nelle sue attribuzioni, perchè quella corsa da Castellammare a Chieti venga ripristinata. Si tratta di ben piccola cosa; si tratta d'una cosa che certo non può compromettere gl'interessi dell'amministrazione delle ferrovie, ma che è opportunissima per gl'interessi d'una intera provincia, la quale non potrebbe comprendere perchè, se quella corsa si è mantenuta fino ad oggi, ora la si voglia sopprimere, nè che si colga proprio l'occasione della costruzione di una nuova ferrovia per sopprimere quei vantaggi che pur si avevano prima. Epperò io non dubito che l'onorevole ministro farà in modo che siano tolti gli inconvenienti da me deplorati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dayala.

Dayala. Onorevole ministro, alla pioggia di raccomandazioni che finora Ella benevolmente ha dovuto sopportare con quella gentilezza che le è propria, permetta che aggiunga anch'io una piccola goccia, pregandola di volerla pure sopportare coll'abituale sua cortesia e indulgenza.

Ella sa benissimo che fino dal mese di maggio scorso doveva consegnarsi il tronco Taranto-Grottaglie, e noi, pieni di fiducia, attendevamo lieti di poter rannodare al nostro capoluogo paesi così importanti per l'industria e pel commercio.

Ma le nostre speranze andarono deluse, ed abbiamo invece assistito ad uno spettacolo tutt'altro che consolante per noi.

Ad un tratto i lavori della ferrovia furono sospesi, con grande meraviglia e rincrescimento di quelle popolazioni. Che cosa era avvenuto? Abbiamo cercato quali fossero le ragioni della interruzione di quei lavori così importanti per noi, ed abbiamo saputo che era nata una lite fra l'intraprenditore e il Governo.

Ora io caldamente raccomando all'onorevole ministro che se lite esiste, se vi sono dei malintesi

fra il Governo e la Società assuntrice dei lavori, faccia egli in modo che si appianino al più presto possibile, affinchè dalla sospensione protratta dei lavori non derivi ulteriore danno a quella provincia.

Che se gli intraprenditori troppo chiedono e troppo pretendono dal Governo, cerchi l'onorevole ministro di venire ad un'equa risoluzione, ed abbia la bontà, come ne lo prego, di dirmi quali sarebbero le determinazioni che a questo proposito egli avrebbe in animo di prendere.

Di ciò anticipatamente lo ringrazio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre.

Melchiorre. Sento il dovere di urirmi all'onorevole Mezzanotte nella raccomandazione da lui fatta così bene al ministro nell'interesse della città di Chieti, e nell'interesse dei paesi dei quali egli ha fatto una circostanziata descrizione. Ma profitto anche dell'occasione per ricordare all'onorevole ministro un'altra raccomandazione che mi onorai di fargli quando fu discusso ultimamente il bilancio dei lavori pubblici; e qui mi cade in acconcio che io ricordi un proverbio che nella lingua dei nostri antenati molto bene esprime il mio concetto: *Gutta cavat lapidem!*

Ora io torno a fare la preghiera che altra volta feci all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che consiste nel chiedergli che voglia dar gli ordini alle ferrovie meridionali perchè si risolvano una buona volta a costruire le stazioni ferroviarie in Ortona, in Francavilla al Mare e in San Vito Chietino, le quali, dacchè fu costruita ed esercitata la ferrovia lungo il mare Adriatico, rimangono ancora baracconi in legno e non depongono certamente in favore dell'amministrazione delle ferrovie meridionali, nè dell'alta sorveglianza affidata al Ministero dei lavori pubblici sulle strade ferrate; ed ho fiducia, attesochè l'onorevole ministro dei lavori pubblici è giovane, robusto e vigoroso, che alla seconda intimazione si farà obbedire. (*Parità*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. L'onorevole Mussi mi ha prevenuto quasi in tutto quello che io volevo dire. La questione sulla quale egli ha richiamato l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, è una questione di grande gravità, e quindi io mi associo vivamente alle sue raccomandazioni. Se si vuol davvero che le industrie e l'agricoltura si svolgano, è necessario che loro non venga meno questo primo elemento di sviluppo, cioè la facilità, la comodità, la sicurezza dei trasporti ferroviari. Ormai si può dire che non passa mese che, o in

forma ufficiale, od in forma ufficiosa, il nostro servizio di transito, sulle linee principali della rete dell'Alta Italia venga sospeso. Dico in forma ufficiale o in forma ufficiosa, perchè, oltre la sospensione annunciata ufficialmente nel mese di settembre, e che è durata parecchi giorni, anzi direi parecchie settimane, tutti i mesi vi sono periodi di due, tre e fino quattro giorni nei quali i capi del traffico delle varie stazioni fanno sapere a noi industriali che è inutile il consegnare merci per la spedizione, in quanto che queste merci per alcuni giorni non saranno spedite.

Io credo che l'onorevole Mussi ha avuto molta ragione quando ha detto, con assai più competenza di me, che queste sospensioni non derivano solamente dalla mancanza del materiale mobile, ma provengono forse principalmente dalla mancanza di quei binari morti, sui quali devono muoversi i vagoni che sono per essere caricati o scaricati.

E poichè egli ha citato l'esempio della stazione di Milano, esporrò su questo argomento alcuni dati alla Camera. Nella stazione di Milano abbiamo giornalmente un movimento che oltrepassa i 5000 vagoni. Ora, secondo i calcoli, universalmente riconosciuti esatti, per una giacenza di 5000 vagoni occorrono 50 chilometri di binario morto, se si vuole che i binari di scorta non vengano occupati in modo da apportare dei ritardi e degli inconvenienti gravi nel servizio. Ebbene, io credo che le varie stazioni di Milano sommate insieme, abbiano una lunghezza di binario morto assai inferiore a quella che sarebbe necessaria pel servizio di un solo giorno; ed io prego l'onorevole ministro di riflettere che, per quanta sollecitudine possa essere messa nel carico e scarico dei vagoni, nel disbrigo insomma di tutti i servizi attinenti a questa funzione, è impossibile il supporre che in un sol giorno tutti i vagoni possano essere scaricati e rispediti. Quindi nelle condizioni attuali, le stazioni merci di questo gran centro, che è Milano, non possono disimpegnare convenientemente l'ufficio, al quale esse sono chiamate.

L'onorevole Mussi ha detto di aver poca speranza, ed io concordo con lui, che in breve tempo la soluzione della nostra questione ferroviaria possa essere compiuta.

Ma d'altra parte mi permetterò di osservare che, qualunque sia l'avvenire riservato alle nostre ferrovie, queste opere di ampliamento dei binari morti, dei piani caricatori e degli edifici addetti al servizio merci dovranno senza alcun dubbio essere eseguite.

E per conseguenza io credo che anche indipendentemente dalla soluzione definitiva che il problema ferroviario potrà avere in Italia, è obbligo urgente del Governo di provvedere che queste opere vengano in breve tempo compiute. E, poichè d'altra parte io sono fermamente convinto coll'onorevole Mussi, che queste opere saranno produttive, anche direttamente, pel tesoro dello Stato, promovendo un traffico maggiore, credo che su questa questione sia conveniente richiamare l'attenzione e la benevolenza del ministro dei lavori pubblici. Io non aggiungo altro; ma le poche cifre che mi sono permesso di citare, varranno spero, a convincere l'onorevole ministro dell'urgenza di questi provvedimenti. Nell'associarmi quindi alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Mussi, io credo di difendere, non solamente l'interesse di una città o di una provincia, ma l'interesse vero, reale dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. Ho chiesto di parlare per fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici circa il modo come va esercitato il tratto ferroviario Codola-Nocera. La costruzione di questo tronco fu la costante aspirazione delle tre provincie Avellino, Napoli e Salerno, come quella che avrebbe messo in più breve e diretta comunicazione Salerno, Napoli, Torre Annunziata e Castellammare con Avellino.

La costruzione di questo tronco fu stabilita colla legge del 1865; ma passarono circa tre lustri, e non fu eseguita.

La legge del 1879 sulle ferrovie complementari comprese questo tronco tra le costruzioni di prima categoria, ed al presente è costruita ed in esercizio da due anni. Vi fu però stabilita una forma di esercizio ed un orario, ch'io dichiaro impossibili; poichè vi sono certi trasbordi e tali manovre nelle stazioni di Codola e di Nocera da ritardare notevolmente le comunicazioni con Napoli, Salerno e Castellammare e da rendere quasi completamente inutile la costruzione di questo tronco. Qual vantaggio non ne ricaverebbero quelle provincie, se un treno partendo da Avellino direttamente seguisse la linea Codola-Nocera-Napoli? Si avrebbe accorciato di circa 16 chilometri il percorso tra Avellino e Napoli, e così parimenti si abbrevierebbero 42 chilometri con Torre Annunziata, e circa 50 con Castellammare. Intanto con tutti questi trasbordi a Nocera e a Codola si ritarda il percorso di parecchie ore.

Quindi pregherei l'onorevole ministro di fare in modo che per questa linea si stabilissero tali norme di esercizio, per cui i treni corressero di-

rettamente fino a Napoli, o almeno si stabilisse un orario in coincidenza coi treni provenienti da ed a Castellammare e Torre Annunziata, in modo da perdere il minor tempo possibile. Faccio un'altra raccomandazione, che è la seguente, cioè che si stabilisca il servizio cumulativo su tale tronco ferroviario per le merci provenienti da Avellino a Castellammare e Torre Annunziata, e viceversa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Io non ho da raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici nessuna linea ferroviaria, nessuna strada provinciale, nulla. Solamente prendo a parlare per una questione che mi pare d'interesse generale; ed è la questione degli orari. È da molto tempo che deploriamo un inconveniente molto serio. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, diligente com'è, indovinerà facilmente l'inconveniente a cui io voglio alludere, cioè il ritardo quasi continuo che si ha nella partenza dei treni diretti da Roma a Napoli, e per conseguenza per Metaponto e la Sicilia. L'inconveniente, l'onorevole ministro lo riconoscerà, è gravissimo. I viaggiatori si presentano alla stazione di Roma all'ora indicata. Ma spesse volte (a me per esempio è capitato tre volte), spesse volte sono costretti ad aspettare alla stazione 15, e sarebbe niente, 20, 30, 40, 50 minuti, e qualche volta un'ora. E perchè? Perchè i treni dell'Alta Italia non arrivano. Non arrivando i treni dell'Alta Italia non possono partire quei treni che, per un'ironia, oggi, nelle presenti condizioni sono detti celeri, tra Roma e Napoli e, per conseguenza con coincidenza per Salerno, Metaponto, Reggio e Palermo.

Dunque, onorevole ministro, domando a lei se è possibile che mezza Italia, cominciando da Roma e terminando a Palermo, debba sottostare agl'inconvenienti che si verificano all'altra metà. Ecco la domanda.

Mi si dice che i ritardi avvengono per deficienza di carrozze; altri dicono che avvengono perchè gli orari stabiliti in teoria, ed anche in una specie di pratica, quale è quella di essere iscritti sui libretti che si vendono, non possono essere eseguiti poi nelle corse che i treni sono costretti di fare. A tutto ciò il Ministero deve provvedere.

Noi tutti leggiamo un giorno una protesta molto giusta, pubblicata su diversi giornali, perchè riprodotta da uno di quei tali registri che si trovano presso le stazioni ferroviarie. Questa protesta era fatta dal direttore generale delle ferrovie e che sta al Ministero dei lavori pubblici.

Quando io lessi quella protesta, onorevole ministro dei lavori pubblici, credei che fosse uno scherzo, ma lo scherzo era una cosa seria. Il direttore generale delle ferrovie viaggiava come privato cittadino e realmente aveva protestato contro queste che egli, se non erro, chiamava scandalo.

Il pubblico, onorevole ministro dei lavori pubblici, rimase in certo modo meravigliato di questo fatto, perchè diceva: Una delle due: o il direttore generale delle ferrovie rappresenta il Ministero, o non lo rappresenta. Se lo rappresenta, come fa egli a deplorare gl'inconvenienti, ai quali il ministro potrebbe mettere rimedio? O non lo rappresenta, e allora, perchè abbiamo una direzione generale delle ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici?

A me pare che il pubblico, guardando il fatto come apparentemente si presentava, non avesse tutti i torti, e l'onorevole Genala converrà che esso aveva in certo modo ragione.

È vero che l'onorevole direttore generale reclamava qual privato cittadino, e per mostrare che egli riconosceva per primo gl'inconvenienti deplorati. Egli dunque si condusse bene ciò facea, e mostrò che il direttore generale non dimenticava gl'interessi o le giuste lamenteanze dei cittadini.

Da Roma a Napoli (sono lieto di dirlo alla Camera) il servizio ferroviario è fatto benissimo. Una volta, quando si parlava del personale delle ferrovie, si diceva: Oh! le ferrovie romane! All'indice! E gl'impiegati delle ferrovie romane erano ritenuti come i paria, i rei tui, non dirò del Parlamento, ma di un gran numero di deputati. Parlo del Parlamento di altri tempi.

Il tempo però, come si dice, è galantuomo. Noi viaggiamo per ragioni d'ufficio da Roma a Napoli, e molti deputati delle provincie meridionali vanno da Napoli alle Calabrie, alla Sicilia. Quantunque io non sia un viaggiatore assiduo, perchè resto per lo più a Roma, posso assicurare che il servizio delle romane è fatto bene; i treni arrivano sempre in orario; il personale è cortese e tratta i viaggiatori tutti, non i deputati soli, con molta gentilezza; io sono lieto di poter rendere a questo numeroso personale, a questi pionieri della civiltà, un tributo di lode davanti al Parlamento, davanti al paese.

Ma tutto questo a che giova, onorevole ministro, quando noi siamo costretti, arrivando a Roma al mattino di buon'ora, ad aspettare per un'ora e anche più in questa stagione, ad aspettare, vi dico, che arrivi il treno della Maremmana?

questo non succede nè una volta nè due, ma spesso.

Quindi, noi siamo costretti a domandarci: ma c'è o non c'è un Governo che vigila l'esercizio delle ferrovie nell'Alta Italia?

Ecco la domanda che io faccio all'onorevole ministro. Non entro in certe altre questioni che riflettono questo delicato argomento, cioè circa lo sviluppo del nostro commercio e delle nostre industrie che sono fattori della prosperità economica e sociale della nazione. Io non ci entro. Di tutto ciò si discorrerà forse quando discuteremo sull'esercizio delle ferrovie.

Ma, poichè le cose sono come ho avuto l'onore di dire, e credo che l'onorevole ministro non possa intaccarle d'inesattezza, io mi rivolgo a lui, eminentemente dotto in materie ferroviarie, poichè i suoi lavori sono già conosciuti alla Camera, e poichè, oltre ai suoi meriti patriottici, si è pure a questi lavori scientifici che deve l'eminente posto che oggi degnamente occupa, e lo prego a farsi un poco vivo.

Voci. Lo è.

Lazzaro. Scusino: finora mi pare che non si sia fatto molto vivo, mentre egli ha un grande elemento di vitalità in sè medesimo. Dunque, io voglio credere che si farà un poco vivo per fare una delle due cose: o non è possibile mantenere gli orari, ed allora si modificano, ed il pubblico sappia quello che deve sapere: od è possibile, ed allora si faccia in modo che il pubblico, il quale crede che gli orari siano una cosa seria, non abbia a soffrire de' continui disinganni.

Non credo di dovere aggiungere altre osservazioni, e prolungare la discussione coll'enunciazione di altri fatti; le parole dette l'altro giorno dall'egregio nostro presidente, cioè che in questi momenti un minuto vale un'ora, sono parole d'oro; ed io non vorrei, in verità, che si credesse averle dimenticate.

Concludo augurandomi che l'egregio ministro dei lavori pubblici saprà provvedere affinchè l'interesse pubblico, l'interesse generale si trovi soddisfatto dalle disposizioni, che, sono sicuro, egli darà nei limiti delle sue attribuzioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

Lanzara. L'onorevole Di Marzo si è fatto qui interprete di diverse lagnanze circa l'orario della linea Codola-Nocera. In verità, quell'orario, come è fatto, lascia molto a desiderare, tanto per coloro i quali da Avellino debbono recarsi a Napoli, quanto per quelli che dalla stessa provincia di Salerno devono recarsi al capoluogo. Ma ci è una

doglianza molto più grave per quel traffico; ci è dapprima la mancanza assoluta della strada di accesso alla stazione, poi vi è anche una differenza notevole di tariffe, poichè la Direzione delle strade ferrate pretende di essere pagata per tutta la percorrenza della linea che non è percorsa.

Lascio considerare all'onorevole ministro dei lavori pubblici quanto sia grave quest'inconveniente e come d'altra parte tolga un provento sicuro alla Direzione stessa delle strade ferrate. Infatti la distanza tra Codola e Nocera, per chi si vale della strada ferrata, è di cinque chilometri, mentre per chi si vale della strada ordinaria non è che di 3 chilometri.

La Camera comprenderà, e con essa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, quanto possa essere grande la concorrenza che i veicoli ordinari fanno alla strada ferrata.

Domando quindi all'onorevole ministro che voglia prendere in seria considerazione questi due reclami, che io ho aggiunto a quelli fatti dall'onorevole Di Marzo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Alle cose dette dall'onorevole mio amico personale Dayala-Valva aggiungerò poche osservazioni, le quali, spero, saranno prese in considerazione dall'onorevole ministro, specialmente in rapporto alla parte finanziaria dello stesso Ministero.

L'onorevole ministro sa che la ferrovia Brindisi-Taranto è di seconda categoria; che la Zollino-Gallipoli è di terza categoria, e che la provincia di Terra di Otranto ha anticipato la quota governativa in 2,900,000 lire, quota che fu ridotta a questa cifra in applicazione del capoverso 3 dell'articolo 8 della legge del 1882; e già questa provincia aveva offerto prima al Governo fino a 5 milioni per anticipazione di quote. Ma certo si è che i lavori sono ritardati.

Non posso dire nè all'onorevole ministro, nè alla Camera lo stato preciso delle cose; so però che quei comuni hanno fatto pervenire al Ministero apposite loro deliberazioni.

Di questi lamenti ho dovuto io stesso farmi interprete presso il Ministero; e so pure che la deputazione provinciale ha esposto le stesse doglianze; so in fine che il Consiglio provinciale di Terra d'Otranto è molto in pensiero per questa condizione di cose. Avendo la provincia anticipato le quote governative, le ha anticipate a condizione precisa dei termini, nei quali le ferrovie debbono aprirsi all'esercizio; e, se non con un contratto notarile, o innanzi a un caposezione del Ministero,

certo con una serie di continue note scambiate tra la provincia e il Ministero, un contratto è già stabilito, in virtù del quale la provincia ha presentato l'anticipazione della quota governativa, e il Governo, da parte sua, ha promesso alla provincia di aprire all'esercizio le due linee nei termini stabiliti nelle stesse note ministeriali.

Che cosa avverrà se i lavori vanno a rilente e se il Governo non è in grado di mantenere la promessa? Avverrà questo: che, un anno dopo l'apertura all'esercizio, non potrà cominciare la restituzione dei decimi, in rimborso della quota governativa anticipata; ed allora il bilancio della provincia sarà sbilanciato.

E questo è appunto il timore del Consiglio provinciale. Ma l'ultima conseguenza, poi, onorevole ministro, quale sarebbe? Sarebbe questa, alla quale spero per altro che non si giunga mai: che la provincia dovrebbe chiedere in linea giudiziaria danni e interessi contro il Governo, perchè essa non riceve il rimborso della quota governativa che a cominciare dall'anno susseguente a quel giorno in cui le linee saranno aperte all'esercizio. Io prego l'onorevole ministro di studiar bene questo problema e di ricordarsi ancora che non è il primo giudizio civile, nel quale il Ministero dei lavori pubblici ha avuto la peggio verso la provincia. Ripeto: non voglio credere che si debba venire ad un piatto giudiziario fra provincia e Governo; ma è bene qui affermare i diritti della provincia, e ri ordare gli obblighi che ha il Governo, in virtù dell'assunto contratto. Io poi soggiungo che per la linea Zollino-Gallipoli si è fatto in gran parte il lavoro di terra; che, per un tratto, si è fornita anche l'armatura; ma che però, da molti mesi, mentre l'armatura è allestita, non si vedono arrivar mai le traversine, per poter aprire, una buona volta, all'esercizio almeno un tronco, fino a Galatone, che pur rinfrancherebbe il Governo di qualche spesa.

Quindi io prego l'onorevole ministro di occuparsi di questo fatto, tanto più che e Consigli comunali e deputazione provinciale hanno rivolto sopra ciò molte preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Mezzanotte ha parlato degli orari...

(Un individuo dalla tribuna pubblica grida: Viva Oberdank! Viva l'Italia! e alzandosi getta dei foglietti rossi nell'aula.)

Presidente. (Con forza) Si arresti chi turba

l'ordine dell'Assemblea! (Parecchi deputati si avviano nell'emiciclo) Onorevoli deputati, li prego di andare ai loro posti.

Voci. Al posto, al posto!

Genala, ministro dei lavori pubblici... degli orari della strada ferrata Castellammare-Chieti.

Le osservazioni che egli ha fatte...

Una voce. Lo maltrattano.

Presidente. Ma, onorevoli colleghi, non si maltratta nessuno. Ognuno fa il proprio dovere. Ho ordinato che si arrestasse chi aveva turbato l'ordine dell'Assemblea, e il mio ordine è stato eseguito.

(Parecchi deputati rimangono nell'emiciclo)

Prosegua, onorevole ministro. E gli onorevoli deputati vadano ai loro posti, li prego.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Le osservazioni che egli ha ora esposto mi erano già state fatte in altra occasione, onde non posso che ripetero ora ciò che allora ho risposto.

L'apertura della strada Aquila-Terni deve naturalmente portare una modificazione all'orario anche nella prosecuzione della strada Sulmona-Chieti-Castellammare-Pescara. Ma per la linea Aquila-Terni l'orario ora in vigore non è stato per anco dichiarato definitivo... (Conversazioni)

Presidente. Li prego di far silenzio, onorevoli colleghi.

Genala, ministro dei lavori pubblici. ...appunto per aver modo di sperimentare se sia possibile soddisfare con un solo orario ai vari bisogni tanto delle stazioni poste in comunicazione colle ferrovie romane, quanto di quelle che fanno capo verso l'Adriatico.

L'orario non è che da breve tempo in esecuzione, e si stanno ora raccogliendo le osservazioni occorrenti. C'è una Commissione incaricata di esaminarlo, e in seguito al parere di questa saranno fatte ad esso quelle modificazioni che potranno parere necessarie a fare tutti i bisogni reali delle stazioni che si trovano lungo le linee delle quali si parla. Con ciò ho risposto in parte anche alle considerazioni aggiunte dall'onorevole Melchiorre, al quale dirò inoltre che la promessa da me fatta, che mi sarei dato cura, che le stazioni ancora in legno fossero in tempo non lontano trasformate in stazioni in muratura, sarà mandata ad effetto col bilancio dell'anno nuovo, perchè noi parlammo di ciò nel giugno passato, ed il bilancio della Società era già fatto, ond'era impossibile poter cominciare nel semestre, ora decorso, quelle opere che egli aveva chiesto.

L'onorevole Di Marzo, al quale si è pure unito

l'onorevole Lanzara, hanno fatto domanda che a quelli già esistenti venga aggiunto un nuovo treno sopra la linea Codola-Nocera, il quale possa continuare fino a Castellammare ed a Napoli, oppure che vengano modificati gli orari per modo che vi sia coincidenza all'incrocciamento di questo treno di Codola-Nocera con gli altri diretti a Castellammare ed a Napoli, si possa passare dall'un treno all'altro senza perdita di tempo.

Io terrò conto di questo desiderio, ma non saprei ora rispondere in qual misura potrà essere soddisfatto, essendo impossibile improvvisare gli orari, e difficile anche modificarli, perchè nel nostro paese sono talmente concatenati tra di loro che mutarne uno vuol dire quasi sempre mutarne molti altri.

Del pari non saprei, senza prima prendere le necessarie informazioni, dare nessuna spiegazione all'onorevole Lanzara intorno all'applicazione della tariffa sulla strada ferrata Codola-Nocera.

L'onorevole Brunetti ha parlato, più che di esercizio di strade ferrate, della costruzione di una strada ferrata complementare.

Veramente non se ne dovrebbe trattare in questo capitolo; ma ad ogni modo, poichè egli ha di ciò parlato, gli rispondo brevemente che il Governo ha già fatto le provviste per l'armamento, e che sono in corso le provviste per le traversine, affinchè non abbia luogo nessun indugio nella costruzione e nell'apertura di quella strada, che importa sommaramente anche al Governo, sia per le ragioni ed i riguardi giuridici da lui mentovati verso i comuni e le provincie le quali anticipano e la quota propria e quella governativa, sia anche per l'interesse economico generale, che si ottiene solo allorchè una strada è completata e posta in esecuzione e non già quando gl'ingenti capitali che si sono spesi rimangono lunghi mesi, e forse anni, inoperosi ed inefficaci.

Ora vengo alle due più importanti e più gravi questioni che sono state sollevate dagli onorevoli Mussi, Lazzaro e Prinetti.

Queste concernono gli orari e la sospensione del servizio merci, resa necessaria nell'autunno di quest'anno, e, come osservava l'onorevole Prinetti, ripetuta parzialmente in qualche luogo anche dopo.

Quanto agli orari, non può il Governo negare che sono malamente osservati e che sovente si hanno lagnanze, e con ragione, per i molti ritardi. Perciò è stata cura del Ministero, non soltanto di sollecitare, ed anche di ammonire ripetutamente le amministrazioni, affinchè ponessero ogni cura per impedire che codesti ritardi si rinnovassero, ma

anche, e contemporaneamente, d'indagarne con ogni cura le ragioni.

E le ragioni dei ritardi sono molteplici. Dipendono in parte dagli orari stessi, in parte dal concatenamento loro, di guisa che il ritardo d'un solo treno ha per effetto il ritardo di moltissimi altri. Ond'è ragionevole l'osservazione dell'onorevole Lazzaro che i ritardi nell'arrivo a Roma dei treni d'Alta Italia e delle romane, portano ritardi frequenti alla partenza dei treni che sono diretti per l'Italia del mezzogiorno. Essendo tutti concatenati fra di loro, finchè uno non arriva, l'altro non può partire, e ne risentono danno molti viaggiatori, e tutte le transazioni in generale.

Ma se questo concatenamento è una delle cagioni dei ritardi, è però difficile di toglierlo, giacchè quando fosse tolto, le linee secondarie e le linee principali non avrebbero più quella prontezza di servizio postale che si richiede. Di qui la necessità di indagare quali altre ragioni, oltre a queste, contribuiscano al ritardo dei treni: e le ragioni sono molteplici.

Io ho ravvicinato le due questioni che si sono fatte, appunto perchè l'una serva a dare spiegazione dell'altra.

Noi abbiamo le strade costruite per modo ed in condizioni tali, che non bastano nell'Alta Italia a fare, con una perfetta osservanza di orario e di regolamento, il servizio. Sono necessarie molte spese a questo proposito; spese di materiale mobile non solo, ma anche spese per ampliamenti e miglioramenti delle strade.

Gli onorevoli Mussi e Prinetti hanno osservato la necessità di binari morti nelle stazioni, perchè l'uno e l'altro vivendo a Milano hanno avuto più volte occasione di osservare che la mancanza di binari morti ha impedito di muovere i vagoni già carichi, ha impedito di fare quello che con linguaggio non certo elegante si chiama smistamento delle vetture, e dei treni; in guisa che, ci sono alle volte mescolati dei vagoni diretti per Venezia con altri diretti a Torino o a Bologna, e non si ha modo di separarli prontamente: tutto questo perchè mancano i binari morti, le piattaforme, lo spazio e la mano d'opera necessaria per l'avviamento delle merci nelle varie direzioni. Ma, oltre a queste, ben altre cose mancano ancora.

Noi abbiamo, per esempio, le strade ad un solo binario, anche quelle del massimo traffico, fra cui la strada ligure, che è la principale cagione dei ritardi che si risentono poi sulle strade romane, e quindi anche a Roma, come già osservava l'onorevole Lazzaro.

Allorchè su codesta strada, che è affatica-

tissima dal traffico, viaggiano molti treni merci, i treni diretti non possono andare con quella sicura velocità colla quale dovrebbero. Inoltre i treni merci essendo molto lunghi non abbiamo in talune stazioni gli scambi lunghi abbastanza da permettere che un treno vi si adagi tutto intero, di guisa che la coda o la testa del treno ingombra il binario principale. Da questo ne viene la necessità di treni più brevi di quello che non comporta la potenza delle macchine, e di fermate straordinario dei treni viaggiatori nelle stazioni per far loro ripigliare la corsa solo dopo che un altro treno ha ripigliato la propria: e di lì una prima perdita di tempo necessaria, per rallentare la corsa ed arrestarsi, una seconda nelle fermate, e una terza nel rimettersi in cammino.

Ora è facile immaginare come un treno il quale deve fare un percorso molto lungo, se perde un minuto in un luogo, tre minuti in un altro, cinque minuti in un terzo, finisce per arrivare con un ritardo di mezz'ora che desta giustamente lagnanze.

Per provvedere dunque almeno in via di urgenza a tutti questi bisogni, io ho ordinato due cose: l'una di ripigliare in esame gli orari per vedere se non convenga d'introdurvi qualche leggera modificazione in guisa da assicurare almeno una relativa puntualità; in secondo luogo ho chiesto, mediante un disegno di legge, alcuni provvedimenti da farsi in conto capitale per eseguire quelle opere che sono più urgenti. Frattanto con altra legge si provvederà principalmente ai bisogni di Milano e di Genova, che sono quelle due grandi piazze di commercio interno e marittimo che, come è naturale, soffrono più della deficienza di materiale fisso e di materiale mobile. A Milano io credo che vi è un esagerato accentramento del movimento ferroviario; di qui la necessità di fare non solamente due ma più stazioni per merci, affinchè la popolazione commerciante possa avere più libero accesso, ed il personale ferroviario più facili le manovre.

Quanto a Genova, vi sarebbe materia da ragionare molto lungamente. Il Governo ha già conchiuso con quel comune una convenzione che è diretta principalmente allo scopo di agevolare il servizio ferroviario, e già si stanno perforando due gallerie, l'una che mette a Sampierdarena, e l'altra a piazza Brignole. Quando poi i lavori del porto saranno compiuti, e sarà fatto un allargamento della stazione a Sampierdarena e forse un allargamento di quella di Novi, e costruita la succursale dei Giovi, si potrà servire adeguatamente il commercio di Genova che va crescendo

sempre. Cresce, cosa molto consolante, non soltanto il commercio marittimo diretto fra l'Italia e il centro d'Europa, ma da qualche tempo a questa parte si è iniziato anche un utile movimento di esportazione, principale ragione dello ingombro di che si lagnano in questi giorni i commercianti di Genova.

Con queste brevi considerazioni, alle quali a tempo più opportuno e con maggiore agio potrò aggiungere tutti gli schiarimenti che la Camera potrà desiderare, mi pare di aver risposto a tutti gli onorevoli proponenti, tranne che all'onorevole Dayala, il quale mi fece una interrogazione circa il ritardo nella costruzione della strada di Taranto Grottaglie.

È un fatto che l'indugio è cagionato da una lite; e purtroppo le liti di questo genere sono molte. L'intendimento mio, sia pel carattere, che per l'interesse della cosa pubblica, è di impedire che le liti sorgano; e sorte che siano, non si sviluppino troppo, e quindi si possa venire ad un componimento quando le parti avversarie siano abbastanza ragionevoli da contenere le proprie pretese nei limiti del giusto. Perchè realmente riconosco che questo delle liti è un grave danno, perchè arrestano i lavori. È forse una delle ragioni per cui le liti spesso sorgono è appunto quella che, essendo tanto grande il danno che esse recano indirettamente allo Stato, c'è forse chi cerca di compensare con esse alcuni ribassi esagerati ed eccessivi che si son fatti all'asta.

È con questo stesso intendimento di una ragionevole conciliazione io esaminerò la questione della quale l'onorevole Dayala ha fatto cenno.

Mussi. Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e dichiaro nuovamente che, quando ho mosso dei rimproveri a quelli che creano degli ostacoli allo sviluppo industriale e commerciale del nostro paese, non ho inteso di volgere questi rimproveri al ministro attuale, nè al suo immediato predecessore.

Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 34.

(È approvato.)

(A questo punto nella tribuna riservata un altro giovane, dell'apparente età di 18 anni, si sporge in fuori gridando: Viva Oberdank! Viva l'Italia! e getta dei fogli verdi nell'aula.) — (Viva commozione.)

Presidente. *(Con forza)* Si arresti il perturbatore *(L'agitazione continua)*

Onorevoli colleghi! Mostriamoci superiori a queste turbazioni le quali offendono la libertà di discussione, e non sono fatte per instaurare

un paese, e tanto meno per mantenere le libere istituzioni. (*Vicissimi applausi*)

E quel che è ora avvenuto in una tribuna riservata renda più guardinghi gli onorevoli deputati dai quali solamente dipende la distribuzione dei biglietti. (*Benissimo! Bravo!*)

Si prosegua la discussione, ed invito gli onorevoli colleghi alla calma. Qualunque cosa possa avvenire mostriamoci pronti a fare il nostro dovere e superiori a tutti ed a tutto. (*Applausi*)

Capitolo 35. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese variabili), lire 27,500.

(*È approvato.*)

Capitolo 36. Spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule (Spesa obbligatoria), lire 1,750,000.

(*È approvato.*)

Spese per i telegrafi. — Capitolo 37. Personale dei telegrafi, di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse), lire 2,498,640 50.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio Enrico. Io mi limito a domandare al ministro dei lavori pubblici se ha intenzione di presentare ancora il disegno di legge per stabilire gli uffici telegrafici in tutti i capoluoghi di mandamento, come ebbe la bontà di comunicarmi tempo addietro, e come fu annunziato dai giornali.

Io gli faccio viva premura per la sollecita presentazione di questo progetto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Nel mese di gennaio verrà presentato il disegno di legge per estendere ai capoluoghi di mandamento il servizio telegrafico.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio.

Fazio Enrico. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e lo ringrazio.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 37.

(*È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti, fino al 47 inclusive.*)

Capitolo 38. Retribuzioni agli incaricati degli uffici di 3ª categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 760,000.

Capitolo 39. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine), lire 290,000.

Capitolo 40. Indennità diverse, lire 85,000.

Capitolo 41. Pigiononi ed assegnamenti per le

spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 191,300.

Capitolo 42. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 580,000.

Capitolo 43. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 150,000.

Capitolo 44. Annualità per l'immersione e manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, lire 72,906 25.

Capitolo 45. Servizio telegrafico semaforico-Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse), lire 62,250.

Capitolo 46. Servizio telegrafico semaforico-Materiale, indennità personali varie e spese eventuali, lire 31,500.

Capitolo 47. Restituzione di tasse, spese di espresso, e soprappiù pagato da diversi per le loro linee, ecc. (Spesa d'ordine), lire 10,000.

Spese per le poste. — Capitolo 48. Personale dell'amministrazione delle poste (Spese fisse), lire 3,250,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

Savini. Ho una sola preghiera da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io desidererei che egli prendesse ad esaminare la nuova ricevuta delle lettere raccomandate per vedere se non fosse il caso di ritornare all'antico sistema.

Una volta sulle ricevute c'era il nome del destinatario, oggi invece vi si è surrogato un numero. Metta il caso l'onorevole ministro che una persona mandi tre, quattro, cinque lettere raccomandate in uno stesso paese: accadrà facilmente che, non avendo il nome del destinatario, per rintracciare una delle lettere, bisognerà ricorrere ad un numero che sarà difficile ritrovare. A me pare, ripeto, che si potrebbe ritornare all'antico sistema e cambiare il cencino che ora si dà, nell'antica ricevuta.

E poichè ho facoltà di parlare, mi permetta, onorevole ministro, di farle anche un'altra raccomandazione.

Mi ricordo che nella discussione di un bilancio dei lavori pubblici fu fatta raccomandazione speciale all'onorevole ministro, suo predecessore, per il miglioramento della condizione dei postini.

Io non so che cosa sia stato fatto a questo riguardo. Ad ogni modo mi permetto di rinnovare la raccomandazione all'onorevole ministro perchè voglia prendere a cuore la causa di questi buoni cittadini, che in fine dei conti prestano un servizio molto pesante e poco retribuito.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Nel mutare il sistema per le ricevute delle lettere raccomandate, si è avuto in animo di farle più piccole per risparmiare tempo nella scritturazione. Il numero poi è stato sostituito al nome, perchè col numero è sembrato più agevole e più sicuro all'amministrazione di trovare la lettera, che non col nome stesso, poichè è possibile che due lettere vengano nel medesimo giorno spedite alla stessa persona; ma non è mai possibile che queste due lettere abbiano un numero identico giacchè i numeri sono progressivi.

Ma l'osservazione dell'onorevole Savini si riferisce non soltanto alla necessità di mettere il nome, lo che garantisce un po' più, almeno apparentemente, il pubblico, ma anche alla forma di questo *cencino*, come egli ha chiamato la nuova ricevuta. Ed io prenderò in considerazione questa sua osservazione, come pure prenderò in esame l'altra che è più importante e più grave, quella cioè che si riferisce al miglioramento della condizione dei postini, ai quali certamente la posta affida cose di gravissima importanza. E coll'estendere poi il servizio dei vaglia rurali, che viene fatto dai postini medesimi, bisogna che la condizione loro venga ad essere corrispondente al servizio, al lavoro, alla responsabilità che essi hanno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

Savini. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e lo ringrazio.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 48.

(È approvato.)

Capitolo 49. Personale degli uffici postali di seconda classe (Spese fisse), lire 1,530,000.

(È approvato.)

Capitolo 50. Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (Spese fisse), lire 1,360,000.

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cavalletto. È lodevole la disposizione presa dal Ministero dei lavori pubblici di impiegare nel personale subalterno delle strade ferrate e delle poste persone che abbiano prestato servizio nell'esercito. Ma, nell'interesse della giustizia e nell'interesse anche dell'agricoltura e dell'industria, io devo raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di non dare la preferenza, nella scelta di questo personale, ai troppo giovani, a coloro che hanno finita la ferma ordinaria di due anni e mezzo o di due anni, poichè, in questo modo, s'incoraggiano

i giovani, anche contadini ed operai, che hanno servito nell'esercito, ad aspirare ad impieghi, e così si alimenta sempre più la impiegomania. Tutti vogliono diventar impiegati, come se la vita dell'impiegato fosse una vita felice. S'ingannano sì, ma tardi poi capiscono l'inganno.

Io quindi raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, nella scelta del personale subalterno della posta e delle strade ferrate, si abbia riguardo alla più lunga durata del servizio prestato nell'esercito dagli aspiranti.

Io potrei citare parecchi nomi, ma non lo fo. Ho qui il nome di uno che fu sott'ufficiale nell'esercito per ben tredici anni, ed attualmente è portapacchi. Egli domanda di entrare nel personale dei serventi; piccolo gradino, ma che dà l'accesso ad un impiego stabile. Ho pure il nome di un altro, un ex carabiniere, che servi per otto anni nell'arma dei reali carabinieri, ed ora è vuotacassette; e domanda egli pure di essere passato servente. Raccomandatisi costoro alla direzione generale delle poste, questa risponde: io non posso dare affidamento di passarli serventi, perchè oggi sono cinque mila le domande consimili.

Cinque mila! Ma sono cinque mila gli aspiranti i quali abbiano servito otto, tredici anni nell'esercito, domanderei alla direzione generale delle poste? A quale criterio vi attenete nella scelta del personale che deve passare stabile nell'amministrazione delle poste? Io credo che sia di dovere il tenere conto del servizio prestato con onore, con fedeltà nell'esercito per il più lungo tempo possibile. Non sempre oltre i dodici anni. Ma un uomo a trenta, a trentadue anni è ancora valido a prestare servizio.

Se daremo quest'incoraggiamento ai graduati, ai militari provetti della bassa forza, ai caporali a restare più lungamente nell'esercito, ne avrà vantaggio la saldezza della bassa forza dell'Esercito.

Io credo che le mie raccomandazioni possano essere senza difficoltà accolte dall'onorevole ministro, per indurlo a dare le relative disposizioni alla direzione delle poste.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 50.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i capitoli seguenti sino al 54, inclusive:)

Capitolo 51. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero (Spese fisse), 23,200 lire.

Capitolo 52. Pigioni ed indennità fisse per le spese inerenti al servizio, lire 390,000.

Capitolo 53. Canoni ai mastri di posta (Spese fisse), lire 11,999 50.

Capitolo 54. Retribuzioni ai procacci, pedoni, ecc., lire 2,945,000.

Capitolo 55. Spese variabili pel trasporto delle corrispondenze, lire 356,000.

Su questo capitolo 55 ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Debbo rivolgere una brevissima preghiera all'onorevole ministro perchè voglia compiacersi di far collocare una cassetta postale alla stazione di Arona, la quale dista dall'ufficio postale quasi un mezzo chilometro. Arona è centro di due tronchi di ferrovia che partendo da Milano e da Novara fanno capo a quella città e rannodano alla stessa le corse ascendenti e discendenti dei piroscafi del Lago Maggiore che ci mettono in comunicazione colla Svizzera italiana e colle alte Valli della provincia di Novara; non aggiungo altro in proposito.

Prego ancora l'onorevole ministro di vedere se è possibile di prolungare la corsa discendente dei piroscafi che percorrono il Lago Maggiore e che oggi fa alto alle 9,50 di sera alla città di Pallanza. Se sarà possibile di fare accedere i piroscafi ad un punto qualunque della riviera destra del Lago Maggiore, a Baveno od a Stresa, la posta si riceverà in giornata nell'Ossola, nei paesi industriali della riviera. Comprendo, come ha bene fatto osservare l'onorevole ministro, che quando si tratta di variare gli orari, succede come quando si taglia il filo d'una maglia, si disturba cioè tutta la tessitura e si creano gravi difficoltà per le coincidenze che si mettono a soqquadro.

Trattandosi però di un'ultima corsa questo inconveniente non può verificarsi, quand'anche si creda utile di far partire da Pallanza la prima corsa del mattino; perchè sarà sempre possibile di far ritornare a questo punto di partenza la corsa dei piroscafi che non impiegheranno nella traversata più di 10 minuti con una spesa minima largamente compensata dai vantaggi procurati a quei rivierani.

Se il ministro può assecondare la mia domanda gioverà e meriterà la riconoscenza dei conduttori delle cave di granito di Baveno e di tutti gli industriali che possiedono importanti stabilimenti di cotonificio sulla riva destra, che si potranno mettere in diretta comunicazione ascendente con la Svizzera e paesi germanici, per mezzo della linea del Gottardo, discendente, con Milano e Torino, a cui accedono le ferrovie,

e tutto questo gioverà grandemente allo sviluppo industriale di quella località.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. Imprendo a parlare unicamente per rivolgere un ringraziamento all'onorevole ministro dei lavori pubblici e alla direzione generale delle poste, per aver provveduto che una corriera postale succursale, da Soveria Mannelli vada fino a Tiriolo, percorrendo tutta quella via che attraversa gli Appennini e passando per Nicastro si ricongiunge alla antica via postale sulla sponda del fiume Amato. Questo bisogno era sentitissimo in quelle contrade, ed il Governo l'ha ritenuto tale, da indurlo a costruire quella lunga via, alla quale diede il tipo di via nazionale e l'ha classificata fra quelle di prima categoria.

Questo bisogno è stato soddisfatto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nel novembre passato, e di questo gli va tributata lode; come io gliel'ho tribuito sinceramente e con me gliel'ho tributano quei cittadini che aspettavano ansiosamente questo provvedimento.

Però mi permetto di far osservare all'onorevole ministro che l'opera non sarebbe completa, se le corrispondenze che vengono dalla parte meridionale delle Calabrie dovessero andare fino a Tiriolo e quindi da quel punto ritornare indietro sino a Nicastro. Bisognerebbe che un fabbricato qualunque fosse costruito vicino al fiume Amato nel punto dove si interseca la novella via con l'antica via postale, altrimenti le corrispondenze perdono moltissimo tempo, e il beneficio del rapido scambio delle corrispondenze che i cittadini si aspettavano verrebbe ad essere perduto.

Questa è la mia raccomandazione, che spero di vedere, in non lontano tempo (dappoichè, pel presente, mi contento di quel che ha fatto l'onorevole ministro), soddisfatta.

Profitto di questa occasione anche per fare una dichiarazione, ed è: che io avrei dovuto parlare su vari capitoli di questo bilancio, massime su quello delle ferrovie; però, non volendo in guisa alcuna ritardare la sollecita approvazione di esso, che considero transitorio, come il presidente del Consiglio lo ha definito, mi taccio, limitandomi a far solo questo ringraziamento all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Bertani. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertani.

Bertani. Anche in un bilancio semestrale si possono fare raccomandazioni: ed io ne faccio una che si riferisce al servizio postale rurale.

Io passo ogni anno qualche settimana dell'autunno nella provincia di Novara, e basta che arrivi là per soffrire delle irregolarità, non vorrei dire delle infedeltà, nel servizio delle mie corrispondenze, poichè m'occorre di sapere sviate e perdute alcune lettere dirette alla stessa persona nella provincia di Milano. Forse l'inconveniente deriva da ciò, che la valigia diurna di Gozzano, che va a Novara, non ha il piego separato e sempre copioso per Milano, a Novara pertanto si fa il così detto smistamento delle lettere, e forse lì avvengono gli inconvenienti. La valigia della sera invece, che va direttamente a Milano, non reca questi inconvenienti. Guardi dunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici, se questi inconvenienti derivino dal personale scarso o troppo mutato in quell'ufficio postale, o da quali altre cause, e vi provveda.

E giacchè ho dovuto parlare di poste rammento all'onorevole presidente del Consiglio la sua promessa della costituzione di un Ministero delle poste e telegrafi, Ministero che io raccomando nuovamente alla sua intelligenza ed alla cura che egli ha del pubblico servizio. Io voglio sperare che questo nuovo Ministero da costituirsi non subirà l'incubazione già un po' lunghetta del Ministero del tesoro. (*Si ride*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava, relatore. Rispondo brevemente all'onorevole Bertani il quale parlò del servizio rurale postale.

Nel capitolo 54 v'è la somma di lire 385,000 in più di quella dell'anno passato; anzi, avvertendo che questo bilancio è solo per 6 mesi, l'aumento annuale risulterà ancora di più, ed in questa spesa è compresa una maggiore estensione da dare al servizio rurale della posta.

Bertani. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertani.

Bertani. Sono lieto del maggiore assegnamento di spese per un servizio tanto importante; ma le mie lagnanze non hanno azione sulla deficienza di fondi, sibbene io credo che siavi difetto di diligenza; ed è per questo che ho fatto raccomandazione all'onorevole ministro affinchè egli solleciti dal direttore generale, uomo intelligentissimo e capacissimo, un po' più di energia verso gli ufficiali postali che hanno che fare coi comuni rurali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Mussi ha espresso il desiderio che alla

stazione di Arona venga messa una cassetta per raccogliere le lettere; ora una cassetta esiste già nello scalo marittimo; si tratterebbe quindi di aggiungerne un'altra alla stazione della ferrovia.

Già da qualche tempo ho ordinato e provveduto che la direzione ponga delle cassette per le lettere in tutte le principali stazioni. Inoltre, per agevolare sempre più il servizio postale nelle piccole località che sono attraversate dalla strada ferrata, si sta studiando il modo di potere organizzare un sistema di cassette viaggianti, le quali facilitino lo scambio delle corrispondenze tra comune e comune, senza bisogno che vadano al capoluogo per dovere poi ritornare indietro.

Quanto al prolungamento della corsa ultima dei piroscafi postali del Lago Maggiore, le osservazioni dell'onorevole Mussi sono giustissime, ed in questo senso ho già fatto scrivere alla società che oggi esercita la navigazione sul lago, la quale spero che non opporrà difficoltà a questo breve prolungamento.

L'onorevole Bertani poi ha chiamato l'attenzione del Governo sopra alcune irregolarità e forse infedeltà che sono seguite in un ufficio rurale. Io gli sarò grato se, ogni volta che egli avrà simili appunti o censure da fare, vorrà parteciparmele con la maggiore esattezza, poichè credo che i reclami ben fatti contribuiscano molto al buon andamento dell'amministrazione.

Evidentemente è impossibile, che il ministro, e neppure il direttore generale delle poste, possano conoscere tutte le piccole irregolarità che avvengono sopra il vasto territorio del nostro regno.

Ora dunque, se coloro che di queste irregolarità sentono le conseguenze, faranno il relativo reclamo, non generico, ma accennano bene i fatti, e indicano anche i nomi, se li sanno, io prendo impegno di provvedere come è dovere del Governo di farlo.

All'onorevole Francica dirò una parola di ringraziamento innanzi tutto.

Poi soggiungo che era ben naturale che dopo che lo Stato aveva spesa una somma cospicua per costruire la strada, cercasse subito di trarne il maggior partito anche sotto l'aspetto della posta. Di lì il desiderio mio d'istituire immediatamente quella diligenza, la quale reca la posta ed i viaggiatori.

L'osservazione che egli ha fatta circa alla fermata ed all'incrocicchiamento delle due strade, merita di essere studiata.

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

Depretis, presidente del Consiglio. Perchè l'ono-

revole Bertani ha indirizzato una parte delle sue parole anche a me per sapere quali siano gl'intendimenti del Governo intorno alla istituzione d'un Ministero delle poste e dei telegrafi, io non esito a rispondergli che non ho punto mutato la mia opinione sulla convenienza d'istituire questo Ministero. Ma, onorevole Bertani, bisogna che ci lasci un po' di tempo.

Di opere sulle braccia ce ne sono molte; *sufficit diei malitia sua*, dice la Scrittura, e l'onorevole Bertani sa che molti lavori sono incominciati, e che non tutti possono arrivare in porto alla stessa ora. Ma, ripeto, i miei intendimenti intorno alla istituzione di questo Ministero non sono punto mutati: è una cosa che si dovrà discutere coi miei colleghi, e che potrà essere fatta, se si crederà, a tempo opportuno.

L'incubazione da lui accennata circa l'istituzione del Ministero del tesoro, mi permetta l'onorevole Bertani che glie lo dica, era una necessità pubblica, quando conveniva riunire in una sola mano i due Ministeri per compiere una grande operazione finanziaria, di capitale importanza per gli interessi del paese, l'abolizione del corso forzoso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertani.

Bertani. Ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio di questa affermazione del suo impegno di provvedere al nuovo Ministero delle poste e dei telegrafi.

Debbo altresì dalle sue parole indovinare la probabilità che si venga finalmente alla istituzione del Ministero del tesoro, tanto necessaria. Con due Ministeri di più la stessa amministrazione sarà molto agevolata, semplificata dalla divisione degli incarichi e del lavoro.

All'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale cortesemente dichiarò che si affretterà di secondare e dare evasione ai reclami, quando siano ben specificati, dirò: che io li ho specificati alla direzione delle poste di Milano e di Novara più di una volta, ma non ebbi mai la soddisfazione di riavere le lettere sviate.

E appunto l'inconveniente principale è questo, che le lettere sviate non ritornano mai al loro primo indirizzo, e dove vadano a finire non si sa. A questo riguardo ho fatto vive raccomandazioni al direttore generale delle poste, il quale promise di attendere a questi reclami. Stia pure la lettera sviata in viaggio anche un mese, ma alla fin fine qualche impiegato l'avrà veduta e non l'avrà messa sotto i piedi o buttata nel cestino delle cartaccie, essendovi scritto un indirizzo

chiaro e preciso. Cotanto inconveniente io non so davvero spiegarmelo in un'amministrazione tanto importante come quella delle poste in cui la diligenza deve pareggiare la fedeltà.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 55.

(È approvato.)

Capitolo 56. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 4,485,560.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palomba.

Palomba. Lo stanziamento di questo capitolo m'impone l'obbligo di fare diverse raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La prima è, perchè si compiaccia dare pronti ed efficaci provvedimenti acciò vengano migliorate le condizioni del servizio giornaliero postale marittimo da Civitavecchia a Terranova e viceversa, e specialmente perchè venga cambiato il materiale di navigazione che attualmente disimpegna questo servizio, e che manifestamente non è adatto pel medesimo.

Del materiale di navigazione che fa attualmente quel servizio fa parte il piroscalo la *Toscana*, che non raggiunge le 300 tonnellate; ha una macchina debolissima nella quale spesso succedono guasti, onde spesso e con tempo ottimo e colla calma è obbligato a far sosta; non ha posti di riparo per i passeggeri di terza classe, per cui sovente i militari e gli operai, quando il tempo imperversa, sono obbligati a starsene nella stiva insieme ai colli di mercanzie.

Si dirà che si adottano questi piroscali di piccola portata perchè l'approdo nel porto di Civitavecchia non consente piroscali di grossa portata, perchè questi pescano molto; ma a questa osservazione, che si è fatta valere in seguito a diversi ricorsi, si è risposto, che attualmente presta quel servizio anche il piroscalo *Candia* che è un vapore di grande portata che giunge a 700 od 800 tonnellate.

Ora la grossa portata non impedisce a quel piroscalo il regolare approdo a Civitavecchia; e tanto è vero che, mentre il *Candia* approda quasi sempre in orario, la *Toscana*, anche col tempo buono, approda quasi sempre in ritardo.

L'altra raccomandazione che io rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici è questa, che voglia cioè procedere ad una revisione di tariffa invocata.

Riguardo a questo stanziamento vedo che la somma è molto cospicua per il servizio commerciale, per cui non credo sia eccessivo se si lamenta lo sconcio di avere cioè dei colli che costano

molto meno ad essere trasportati alle piazze marittime dell'Atlantico, che alle piazze marittime del continente italiano oppure della Sicilia.

Inoltre si domanda che sia finalmente stabilito il minimo della tariffa, perchè a me, signori, più del massimo esagerato mi sconforta e mi fa timore quel minimo che non si è fissato; perchè, quando non è posto il minimo nella tariffa, allora si ha il modo riducendolo fino allo zero, fino al trasporto gratuito delle merci, di vincere qualunque altra concorrenza. Queste raccomandazioni io fo nell'interesse del commercio dell'isola.

L'ultima raccomandazione che io rivolgo all'onorevole signor ministro è questa; e cioè che fintanto che non sia stabilito il ponte di imbarco nel golfo degli Aranci, si voglia restituire l'approdo a Terranova. Nella scorsa settimana, signori, perchè non si sono potuti imbarcare i passeggeri al golfo degli Aranci sul piroscalo, hanno dovuto rimanere tutta la notte con disagio, in quella stazione. Solo un inglese ha avuto il coraggio di gettarsi nella barca dove erano i pacchi postali, ed ha potuto arrivare ad imbarcarsi sul piroscalo.

È quindi necessario che si provveda.

Di tutte queste raccomandazioni la Camera di commercio di Cagliari ha fatto già cenno al Ministero con appositi reclami, e spera anch'essa analoghi provvedimenti. Io pure me l'auguro, ed in questa fiducia non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salaris.

Salaris. Dopo la raccomandazione fatta dall'onorevole presidente, il silenzio sarebbe opportuno, sarebbe d'oro, com'egli disse; ma sono costretto a parlare avendo sentito fare sopra questo capitolo alcune raccomandazioni.

Io non mi proponeva di uscire dal silenzio in occasione della discussione dei bilanci, giacchè dopo una lunga vita parlamentare, mi pareva di diventare novello, parlando sui bilanci, e specialmente sul bilancio dei lavori pubblici, il quale è stato sempre la *réclame* di tutti, *réclame* che fu detta elettorale.

Non ho voluto interrogare l'onorevole ministro intorno alle ferrovie secondarie, perchè mi aspettava la risposta; non ho voluto indagare qual sia il suo pensiero, sebbene all'apposito capitolo ne potrei fare una speciale e semplicissima domanda.

Io ho inteso che sopra questo capitolo si sono fatte tre raccomandazioni. Primamente si è raccomandato l'uso di vapori di maggior portata per trasporti fra Civitavecchia e Terranova; poi si è parlato e raccomandato un temperamento di tariffe; in terzo luogo si è detto: sospendete l'ap-

prodo al golfo degli Aranci finchè non sia finito lo scalo, e si vada per ora a Terranova.

Sorvolerò sulla prima raccomandazione. Purtroppo, è vero, si adoperano dei vapori piccoli, ma è puranco vero che il porto di Civitavecchia per i vapori grossi non è affatto comodo; e lo stesso *Candia*, che ha un ottimo capitano, entra nel porto di Civitavecchia; ma il cavaliere Marra protesta sempre di declinare ogni responsabilità per qualunque avaria.

E vi entra perchè? Perchè arriva vuoto, e non vi porta mai merci. La Compagnia credo abbia fatto un cattivo affare quando accettò di sopprimere la linea diretta Cagliari-Civitavecchia e viceversa, e si adattò a far la sola corsa giornaliera da Civitavecchia a Terranova.

Ma io non entro in questa discussione, nella quale ci doveva entrare chi ne aveva interesse, e l'interesse generale è la corrispondenza quotidiana; ma ad ogni modo io domanderei piuttosto, che si affrettassero i lavori, e si adattasse il porto di Civitavecchia a ricevere legni di maggior portata. *Hoc primum*; perchè, ripeto, se si adoperano vapori piccoli, si pone innanzi questa ragione, la incapacità del porto di Civitavecchia, che veramente è un porto infelicissimo, ed è riconosciuto tale da tutti.

In quanto alle tariffe per me non faccio nè questa nè quella raccomandazione; sarà però lodevole il ministro se potrà ottenere una riduzione di tariffe. Mi fermo solamente sul terzo punto, sul quale io richiamo specialmente, come ha fatto il preopinante, l'attenzione del ministro chiedendo di sospendere lo scalo degli Aranci.

Egli ha modestamente adoperato la parola *sospendere*; io voglio andare più in là. Onorevole ministro, mi duole il dirlo, il prolungamento della ferrovia al porto degli Aranci fu un gravissimo errore, fatale errore il quale ha recato danno immenso ad un comune che, in prospettiva appunto degli arrivi giornalieri dei vapori, aveva fatto molti sacrifici, e non ha prodotto alcun vantaggio per l'isola intera. Ma non basta; ha fatto perdere allo Stato la somma di ben cinque milioni, chè tanto è costato questo prolungamento di ferrovia.

Ora come ci troviamo? Ci troviamo con un approdo che non voglio descrivere, ma che vorrei avesse a provarlo l'onorevole ministro.

E qui aveva ragione il preopinante; anzi ha detto poco, secondo me, perchè agli Aranci, è vero, vi si può entrar sempre, vi si può egualmente rimaner sempre, ma non sempre, anzi rare volte vi si possono fare operazioni di commercio, non sempre

riesce agevole l'imbarcazione della valigia postale e dei passeggeri.

Non parlo dell'arrivo; perchè quando si arriva verso le 4 o le 5 della mattina, nello sbarcare non apparisce che un agente di finanza. Voi approdate precisamente in un deserto. Ed io non credo che questa sia cosa transitoria, credo anzi che sarà sempre così, perchè disgraziatamente i dintorni del golfo degli Aranci non è possibile che un giorno siano popolati da agricoltori; l'aridità del terreno, la mancanza assoluta di acqua fanno comprendere la difficoltà, gli ostacoli alla dimora stabile di una popolazione in quella località.

Ora si potrà avere la speranza di rimediare a questi inconvenienti compiendo quei pochi lavori del nuovo scalo? Io credo che questa speranza non si possa con serietà nutrire, e per conseguenza io per ora domanderò la soppressione degli approdi, e prima di ristabilirli, chiederò sia studiata meglio, anche nell'interesse di tutta la Sardegna, la questione.

È cosa singolare; prima che si approdasse agli Aranci, il canale che conduce al porto di Terranova non era illuminato; dopo che gli approdi furono fissati agli Aranci, si illuminò il canale in modo, che in qualunque tempo e a qualunque ora si può entrare nel porto di Terranova.

Ma io non mi arresterò a certe singolarità; oh! se le rilevassi tutte!

Ora importa che maggiori danni non risenta il comune di Terranova, che purtroppo ha dovuto incontrare delle spese per porsi in grado di soddisfare ai bisogni creati con la legge sulla corrispondenza postale marittima: ed è anche un interesse legittimo quello di coloro che da Civitavecchia devono recarsi nell'isola, i quali non devono trovarsi esposti a rimanere per giorni sul piroscampo o nel deserto degli Aranci, giacchè, ripeto, quello è un vero deserto. Si predilige la linea Civitavecchia-Terranova per arrivare prima in Sardegna; e, pare fatto a posta, con l'approdo agli Aranci si arriva più tardi.

Confessare gli errori è anche onesto; dico di più all'onorevole ministro, è anche necessario.

Non lo sorprenda, se dirò assolutamente perduti i cinque milioni impiegati nel prolungamento della ferrovia agli Aranci; e mi dispiace di non vedere al suo posto l'onorevole ministro della marina, il quale colla conoscenza dei luoghi e colla sua scienza potrebbe dare schiarimenti alla Camera, e confermare le cose da me asserite.

Con un terzo di quello che si spese a prolungare la ferrovia si sarebbe potuto fare del porto di Ter-

ranova, non il miglior porto dell'Italia soltanto, ma forse di tutta l'Europa.

Invece si abbandonò il porto di Terranova, si destinarono gli approdi al golfo degli Aranci, che resterà quello che è sempre stato, e si perdettero cinque milioni con i quali sarebbe stato costruito qualche tronco di ferrovie secondarie, e si resero più disagiati i viaggi per la Sardegna.

Ecco quello che si è fatto, e che io non posso non qualificare un errore deplorevolissimo.

Quindi per me io rinnovo l'istanza, che i vapori postali sieno celeri e sicuri, e se è possibile, di maggior portata, quando senza rischio possano entrare nel porto di Civitavecchia.

Intorno alla riduzione delle tariffe, io credo, che il ministro tenterà di ottenerla; ma non mi dissimulo, che la Società si farà forte della convenzione. Tuttavia, non so, ma ribassando le tariffe la Società farà il suo interesse.

Il ribasso delle tariffe farà il miracolo di raddoppiare il commercio, e di rendere più saldo il monopolio, che gl'interessati benediranno, se il ribasso delle tariffe sarà quello che impedirà qualunque concorrenza. Sono queste cose notissime anche alla Società, e per ciò vi ha da sperare, che essa non sarà restia all'invito del ministro, e consentirà alla riduzione modica delle tariffe.

Sovra tutto però insisto sulla sospensione degli approdi agli Aranci; anzi dirò, si faccia sospendere ogni opera ulteriore agli Aranci, perchè l'errore è d'una evidenza incontestabile, errore che si risolve nella perdita che ho già accennato.

Dovete persuadervi, che fu una spesa fatta a rovina del comune di Terranova, e per nessun vantaggio della Sardegna e della nazione.

Sospendete, onorevole ministro, e subito, gli approdi, e prima di togliere codesta sospensione, pensate a quello che si fece per non ripetere o aggravare un errore fatale.

I vapori approdino da ora innanzi a Terranova; era il cammino vecchio, e ci siamo trovati male per averlo abbandonato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palomba.

Palomba. Io voglio ritenere che le parole testè profferite dall'antico parlamentare non siano al mio indirizzo; perchè io parto dal principio, che tutto quanto qua si dice, è sempre ispirato dallo scopo di difendere gl'interessi generali ed anche gl'interessi locali di quelli che ci hanno qui mandati. (*Bene!*) Io sono alieno dal farmi qualunque *réclame*; non mi servo, nè del bilancio, nè di qualunque altra circostanza per influire sull'animo

degli elettori: mi servo di qualunque mezzo per patrocinare gl'interessi del mio paese.

L'onorevole Salaris lamentava la spesa di alcuni milioni fatta pel prolungamento della ferrovia fino al golfo degli Aranci, e la qualificò un fatale errore; in ogni modo, non vi ho preso parte, io di recente venuto; ma ne sarebbe responsabile l'onorevole Salaris, che, nell'occasione in cui poteva combattere, e dimostrare questo fatale errore, non lo ha fatto. È intempestiva qualunque altra considerazione.

Ma io dico, o signori, che non fu fatale errore; fu accorgimento politico. Perchè, se bene si ricorda l'onorevole Salaris, coloro che hanno votate le ferrovie per la Sardegna ebbero due obiettivi principali: un obiettivo fu quello di riavvicinare l'isola al continente italiano, ed alla capitale Roma; l'altro obiettivo fu quello di fare una linea ferroviaria strategica.

Ora, o signori, questi due obiettivi si sono raggiunti col prolungamento della strada ferrata da Terranova al golfo degli Aranci, perchè una volta sistemato il ponte d'imbarco agli Aranci, si renderà l'isola più vicina, sebbene per poco, al continente italiano e quindi alla capitale, e col prolungamento della ferrovia da Terranova al golfo degli Aranci si avrà il mezzo facile di poter approvvigionare la squadra italiana ivi ancorata a difesa anche di Roma, se qualcheduno tentasse un'inaspettata aggressione. Ripeto che questa linea fu considerata come una linea strategica.

L'onorevole Salaris limita il movimento delle merci a quello che si fa coi piroscafi postali da Terranova a Civitavecchia, ma non considera il movimento delle merci che si verifica coi piroscafi da Cagliari a Genova ed a Marsiglia, da Cagliari a Tunisi, da Cagliari a Napoli ed a Palermo. Per queste corse è largamente sovvenzionata la società di navigazione, e questa sovvenzione fa sì che si mantenga un nolo forte; per mezzo di questa sovvenzione si è potuto sempre strozzare qualunque concorrenza. Non consideri l'onorevole Salaris soltanto il movimento di merci dal porto di Terranova a Civitavecchia, ma consideri il movimento nel suo complesso e vedrà allora quanto io abbia avuto ragione di insistere nella revisione delle tariffe.

Queste sono le osservazioni che io faccio all'onorevole Salaris.

Ho ricevuto la lezione, non so però se l'onorevole Salaris sia competente a darmela.

Presidente. Tutti siamo competenti a discutere di tutto. *(Si ride)*

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Li prego, onorevoli colleghi.

Salaris. Anzi tutto...

Presidente. Mi permetta, onorevole Salaris; le do facoltà di parlare, ma la prego di considerare che sarebbe molto opportuno che Ella facesse sacrificio di un fatto personale all'interesse generale, all'interesse cioè che abbiamo tutti che la discussione proceda sollecita.

Salaris. Poche parole, e pensate perchè la Camera sa, ch'io dico vivacemente le cose; ma soglio non mancare di riguardò ad alcuno.

Dissi di avere da molto tempo perduto l'abitudine di parlare sui bilanci, appunto perchè generalmente si diceva che si parlava nel bilancio dei lavori pubblici per la *réclame* elettorale. Io non ho voluto dirigere all'onorevole Palomba un rimprovero per aver parlato; ma egli ha raccolte le mie parole in un altro senso, ed io non saprei ciò intendere abbastanza. Però la colpa non è sua, e se la confesserà, non sarà scandalo...

Presidente. Ma qui non ci sono scandali, onorevole Salaris. Faccia il piacere!...

Salaris. ... non sarà scandalo l'esserci fraintesi, perchè io ritengo che qua si debba parlare dell'interesse del paese sempre.

A questa parte ho soddisfatto.

Non ho potuto spiegarmi sovra quale terreno l'onorevole Palomba mi abbia combattuto. Sul terreno delle tariffe forse, delle quali egli chiedeva la riduzione nell'interesse del commercio?

La Camera lo ri-orderà. Io ho detto: se l'onorevole ministro potrà ottenere una diminuzione di tariffa, io ne sarò lieto. Dunque non ho contraddetto alla riduzione delle tariffe, anzi dichiarai che avrei ringraziato il ministro se fosse riuscito ad ottenerla.

Varrebbe che ogni mia parola fosse stata intesa a rovescio, e quindi anche per questa parte non fosse mio il torto. So pure io quali siano le linee tra la Sardegna e il continente italiano, e ripeto non una parola dissi contro la implorata riduzione delle tariffe. Ho solo detto, che la società si trova forte di una convenzione che pur obbliga il Governo.

In quanto al prolungamento della ferrovia agli Aranci, io sento, e lo confesso, tutto il rimorso di aver dato il voto favorevole alla legge che a quel prolungamento si riferisce; ma per attenuanti invocherò questi due fatti, l'uno, che la proposta era fatta dal Governo, e quindi era da supporre studiata abbastanza...; l'altro, che non conosceva la posizione degli Aranci, come non la conosceva nemmeno l'onorevole Palomba.

Or io confesso l'errore: l'onorevole Palomba

la difende con dare a quell'opera un aspetto di difesa militare; aspetto che non ha, nè potrà, sul serio, avere; perchè la ferrovia non facilita l'ancoraggio della nostra flotta al golfo degli Aranci, ove vi stette la inglese, quando di ferrovie non si parlava.

Non saranno certamente i soldati che prenderanno in furia e in fretta dalla Sardegna per trasportarli altrove, perchè questo non è nei piani per la difesa dello Stato e della Sardegna. Dico ciò, a meno che altri piani di difesa siano nel pensiero dell'onorevole Palomba; se ciò non sarà, come ritengo, allora resterà ingiustificata la perdita men grave e molto meno la rovina del comune di Terranova.

L'onorevole Palomba non ha negato gl'inconvenienti da me rilevati; anzi, non fu egli forse che chiese la sospensione degli approdi agli Aranci?

È o no vero, che una terra spaventosamente sterile, nudi scogli circondano il golfo degli Aranci?

È o no vero, che manca l'acqua, che mancano tutti gli elementi che possano far sorgere un centro di popolazione?

Se tutto ciò è vero, resta evidente, che al golfo degli Aranci si approderà per molti secoli in un vero deserto. E come non si costruiscono i porti là ove il commercio lo dimanda, ci si dirà: hanno speso il pubblico danaro là donde rifugge il commercio, e direi anche le fiere, chè anch'esse vogliono acqua, e un po' di ombra per ripararsi dal sole di luglio?

V'è certamente un errore, e l'onorevole ministro della marina, tanto esperto e perfetto conoscitore delle località, e molto più competente di noi, potrà confermare se dico o no la verità; io me ne appello a lui, se vorrà pronunziar la sua parola.

Tuttavia, devo dichiararlo; non attendeva la replica dell'onorevole Palomba; devo ritenere che a lui non arrivarono le mie parole nel loro senso sincero; perchè in questo solo vi ha dissenso, che io credo sia stato errore l'opera di prolungamento della ferrovia agli Aranci; opera che io votai, ma che non ho mai promossa, e che mi pentii di aver votato; e che non avrei votato, se avessi conosciuto la località.

In quanto alle *piccole navi* non mi diffondo; desidero solo raccomandare che siano affrettati i lavori del porto di Civitavecchia, perchè io sono persuaso, che le navi di qualunque portata potranno entrarvi ed approdarvi, se cesserà di essere infelicissimo, quale il Governo stesso lo ha riconosciuto, quando ha proposto lo allargamento di

quel porto, e tutte le riparazioni necessarie. Io non voglio usurpare il diritto di altri colleghi, ma mi saranno indulgenti, se pur io raccomanderò che a Civitavecchia si faccia un porto quale deve essere, il porto di Roma; il vero porto della capitale del regno d'Italia.

L'onorevole Palomba non ha il rimorso di aver votato il prolungamento della ferrovia degli Aranci, ed ha ragione di affermare che questa colpa mi appartiene. Ma egli ha il torto di difendere l'errore, e, torto per torto, è sempre il mio da tollerarsi, anzi da perdonarsi. Il torto mio è confessato; ho riconosciuto di aver peccato; ma a me era ignota la località; egli la conosce oggi, ed egli sostiene quell'opera come ben fatta, e fa male.

Se l'onorevole Palomba poi dice eccellente quell'opera di prolungamento ferroviario per alto ragioni strategiche, perchè mi fece rimprovero del ben fatto? Dovrò far male per avere la sua lode?

Però io lascio all'onorevole ministro lo esame di questa questione ch'è seria troppo, di molta importanza. Vorrei solo che l'onorevole Palomba si persuadesse, che non ho inteso dare a nessuno delle lezioni, anche a prescindere dalla opportunità; ho solo affermato ciò che pur io ho creduto interesse del paese; e voglio sperare, che le mie parole non siano fraintese; perchè il senso delle mie parole è sempre chiaro; come chiaramente soglio manifestare le mie intenzioni.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. La prima domanda che mi ha rivolta l'onorevole Palomba, si è quella di procurare che i piroscafi che fanno il servizio fra Civitavecchia ed il golfo degli Aranci, siano di una portata maggiore, e più comodi ed eleganti.

Ora è necessario di osservare che la portata dei piroscafi è stabilita dalla convenzione postale; e non fu stabilita a caso, ma avendo riguardo ai porti di partenza, ai porti d'arrivo ed alla importanza del traffico. Il porto di Civitavecchia, nel quale si sta lavorando con molta alacrità, non è atto a ricevere piroscafi di grande portata; e altrettanto dicasi pel golfo degli Aranci; oltrecchè si deve notare che il traffico fra questi due punti è quasi nullo, ond'è impossibile di costringere la Società di navigazione — la quale fa poi ripercuotere le conseguenze finanziarie delle maggiori pretese sullo Stato — a fare un servizio di lusso quando non è richiesto.

L'altra osservazione fatta dall'onorevole Palomba riguarda specialmente un piroscavo; ora

debbo dirgli che quel piroscavo finisce ormai il suo servizio, e parecchi altri nuovi, di cui potrei anche dire il nome alla Camera se ne valesse la pena, sono pronti per entrare in servizio il primo del gennaio prossimo. Veda dunque l'onorevole Palomba, che a questo era già stato provveduto.

Le tariffe poi sono sembrate all'onorevole Palomba, nello stesso tempo, troppo elevate e troppo basse. Egli vuole che i massimi siano diminuiti e che sia fissato un minimo, sotto il quale la Società non abbia il diritto di poter scendere, per impedire, come egli diceva, una dannosa concorrenza.

Questa delle tariffe è una questione grave assai, onorevole Palomba, e si è già preparato un progetto di modificazione, il quale ora si trova presso il Ministero d'agricoltura e commercio; e non appona ne sarà compiuto lo studio — e ci porterò anch'io per parte mia tutta l'attenzione possibile — cercherò di soddisfare per quanto è da me i desideri da lui espressi. Non trascurerò di osservare che accanto alle tariffe pel servizio della Sardegna, noi dovremo istituire pure le tariffe in servizio cumulativo col continente, e quindi anche da questo l'isola ne risentirà senza dubbio un vantaggio.

L'ultima questione sollevata dall'onorevole Palomba è d'un'importanza di gran lunga maggiore: si tratta niente meno che di decidere se dopo di avere speso 5 milioni per portare la strada ferrata da Terranova al Golfo degli Aranci, si debba rendere nullo l'effetto di questa strada col portare da capo gli approdi a Terranova. V'è chi crede che il servizio sarebbe fatto meglio; v'è chi crede che sarebbe fatto peggio: frattanto la legge dispone che gli approdi si facciano al Golfo degli Aranci.

Ora comprende la Camera che il Governo non può lì per lì assumere un impegno a questo proposito; la questione è troppo grave, ed io quindi posso solo promettere di esaminarla con tutta quella pacatezza, e con quel largo corredo di fatti e di considerazioni che l'argomento esige.

Presidente. Verremo ai voti.

Chi approva lo stanziamento del capitolo 56 è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Presentazione di relazioni e disegni di legge.

Presidente. Invito l'onorevole De Zerbi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

De Zerbi, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per prov-

vedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 luglio 1883 nell'Isola d'Ischia.

Presidente. Questa relazione sarà stampata, e distribuita agli onorevoli deputati.

Invito anche l'onorevole Panizza a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Panizza, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per le somministrazioni dei comuni alle truppe.

Presidente. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Mi onoro di presentare alla Camera, anche a nome del mio onorevole collega il ministro di grazia e giustizia, un piccolo disegno di legge pel distacco dalla provincia di Ravenna, circondario di Faenza, e mandamento di Casola Valsenio, ed aggregazione alla provincia di Bologna, circondario e mandamento di Imola, dei comuni di Castel Del Rio, Fontana Elice e Fossignano.

Codronchi. Chiedo di parlare.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sull'esercizio delle strade ferrate romane per l'anno 1882.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Ed all'onorevole ministro dell'interno do pure atto della presentazione di un disegno di legge pel distacco dalla provincia di Ravenna, circondario di Faenza, mandamento di Casola Valsenio, ed aggregazione alla provincia di Bologna, circondario e mandamento d'Imola, dei comuni di Castel del Rio, Fontana Elice e Fossignano.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Codronchi.

Codronchi. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza il disegno di legge testè presentato dall'onorevole ministro dell'interno.

Presidente. Se non vi sono opposizioni l'urgenza chiesta dall'onorevole Codronchi s'intenderà accordata.

(L'urgenza è concessa.)

Seguito della discussione del bilancio pel primo semestre 1884.

Presidente. Capitolo 57. Indennità per missioni, per traslocazioni, per visite d'ispezioni, di servizio

di notte e di stazione e per compenso agli aiutanti in tirocinio, lire 346,500.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti fino al capitolo 71 inclusive).

Capitolo 58. Spese d'ufficio, lire 350,000.

Capitolo 59. Spese di mantenimento dei locali delle direzioni e degli uffici postali, lire 50,000.

Capitolo 60. Retribuzioni alle ferrovie ed alle società di navigazione pel trasporto dei pacchi postali (Spesa di ordine), lire 400,000.

Capitolo 61. Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali di seconda classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa d'ordine), lire 200,000.

Capitolo 62. Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (Spesa d'ordine), lire 10,000.

Capitolo 63. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 40,000.

Capitolo 64. Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviute, detassate e rifiutate, e per i pacchi rifiutati e ricomposti, per i francobolli relativi alla francatura dei telegrammi (Spesa d'ordine), lire 60,000.

Capitolo 65. Rimborsi ai titolari degli uffici postali del valore dei francobolli che servono alla formazione dei piccoli risparmi (Spesa d'ordine), lire 180,000.

Capitolo 66. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine) lire 42,500.

Categoria quarta. — *Partite di giro.* — Capitolo 67. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 178,748. 57.

Titolo II. — *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 68. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse), lire 6,000.

Capitolo 69. Stipendio ed indennità di residenza agli impiegati dell'amministrazione dei telegrafi che restarono fuori ruolo in seguito alla attuazione dei nuovi organici (Spese fisse), 3,500 lire.

Capitolo 70. Assegnamenti di disponibilità (Spese fisse), lire 2,045.

Capitolo 71. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno - Legge 14 maggio 1881, n° 209, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 1,250,000.

Spese per lavori pubblici. — *Strade.* — Capitolo 72. Nuovi lavori per le strade nazionali e provinciali approvati con la legge 23 luglio 1881, n° 333, e compimento delle varie opere stradali

autorizzate con leggi anteriori od inserzioni in bilancio (Spesa ripartita), lire 3,089,051.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. Ho chiesto di parlare sopra questo capitolo per fare brevissime osservazioni sopra una questione di interesse generale sulla quale richiamo l'attenzione della Camera, sommandomi che essa abbia molta importanza.

Collo leggi 23 luglio 1881 e 30 giugno 1883 lo stanziamento di questo capitolo pel primo semestre 1884 doveva essere di lire 6,589,000; quello che viene proposto è solamente di lire 3,089,051, cioè la metà.

Io comprendo che la nuova legge di contabilità dello Stato non dà criteri precisi del modo come debba essere regolato il primo semestre 1884, e quindi nulla troverei a ridire sopra la diminuzione di questa cifra in questo capitolo, e delle altre cifre per altri quattro capitoli, cioè 74, 75, 95 e 104, che in tutti danno una cifra in meno di 10 milioni; però, se riconosco che non era necessario nel primo semestre del 1884 inscrivere l'intera cifra che si doveva colle leggi che ho citato, non ammetto menomamente il dubbio che la diminuzione di questa cifra non si debba reintegrare nel nuovo bilancio 1884-1885; siccome mi è sembrato che sia sorto il dubbio se questa cifra possa essere reintegrata nell'anno 1884-1885, così ho creduto di dover richiamare l'attenzione della Camera su questa questione.

È vero che si assicura che i lavori non subiranno nessun ritardo, perchè abbiamo un residuo attivo sopra questo capitolo; ma io trovo che questo rimedio non è opportuno, perchè l'esistenza dei residui attivi in somma abbastanza rilevante, non significa che si possa stanziare in bilancio, meno di quanto hanno prescritto le leggi speciali sulla materia.

Di più, io dico che non è corretto, che vi sieno dei residui attivi in una cifra così rilevante, perchè ciò significa che i lavori non si eseguono in quella proporzione, che è stabilita dalle leggi. Infatti, noi abbiamo fra i quattro capitoli che ho citati 40 milioni circa di residui attivi in un quinquennio, dal 1878 al 1882; ciò che significa che in ogni anno si spende meno di quanto è stabilito in bilancio. Io capirci che questo avvenisse in un anno, per circostanze imprevedute; ma l'aver in tutti gli anni dei rilevanti residui, significa che si iscrivono somme in bilancio, senza che poi le si spendano in quei lavori che sono di tanta urgenza pel paese.

Io attenderò, prima di fare qualche proposta sull'argomento, le assicurazioni degli onorevoli ministri dei lavori pubblici e delle finanze e quelle della onorevole Commissione del bilancio.

Giacchè ho facoltà di parlare su questo capitolo, mi permetterò di fare una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, circa le strade della provincia di Messina, e specialmente per quelle della costa settentrionale. Là non v'è che una sola strada, dovuta all'Amministrazione del Governo passato. Per fino una strada votata con la legge del 1862 ancora non è completata, quella di Novara-Randazzo. Le altre strade, quelle di Sant'Agata, San Fratello-Brolo, Raso-Randazzo, votate colla legge del 1875, non sono che all'inizio. Quelle di San Piero, Montalbano, Sant'Agata, Alcara, Li Fusi, Castoreale-Mandanice, votate colla legge del 1881, non sono nemmeno state studiate.

Io raccomando quindi vivamente all'onorevole ministro la viabilità della provincia di Messina, poichè è troppo giusto che quelle popolazioni, che hanno comuni con tutte le altre popolazioni le gravezze, ne abbiano anche uguali i beneficii.

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

Di Sant'Onofrio. Per non far perdere tempo alla Camera, rinunzio a parlare, dichiarando di associarmi completamente alle osservazioni dell'onorevole Sciacca.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Non parlo di questioni d'interesse parziale: unicamente prego il ministro dei lavori pubblici di fornirmi alcuni schiarimenti circa l'interpretazione dell'articolo 4 della legge sui lavori pubblici straordinari del 29 luglio 1881.

Questa legge ha posto nella categoria *B* due specie di opere: opere per le quali erano già state prese le deliberazioni dei Consigli provinciali; opere per le quali queste deliberazioni non si erano ancora prese. Ebbene avviene ora che, varie provincie invitate a provvedere i fondi per l'esecuzione di queste ultime opere, dicono invece che non intendono che le medesime si eseguiscano, che non riconoscono in esse un interesse provinciale o interprovinciale.

Io desidero che l'onorevole ministro mi dica se, secondo l'interpretazione che il Governo intende adottare, queste provincie possano essere costrette a provvedere per l'esecuzione di tali strade, solo perchè si sarebbero desse indicate come provinciali nella legge 23 luglio 1881.

Spero di ottenere dall'onorevole ministro una

risposta in senso negativo, perchè rammento che, allorchè veniva discusso l'articolo 4 di questa legge, tale questione ebbe già ad essere accennata e che appunto allo scopo di eliminarla, il nostro egregio collega l'onorevole Grimaldi, relatore della legge, d'accordo col ministro proponeva e vedeva approvato dalla Camera quel certo inciso che si legge nella seconda parte dell'articolo 4, dopo le parole: "La costruzione delle strade di questa tabella è obbligatoria", e che suona in questi precisi termini "previa la procedura dell'articolo 14 della legge 20 marzo 1865, allegato F, per quelle non ancora classificate provinciali."

Ecco l'essenziale motivo per cui, secondo il mio modo di vedere (che è condiviso da varie importanti rappresentanze provinciali), si dovrebbe dire che la questione sulla *provincialità ed obbligatorietà* di tali strade, anche dopo la legge 23 luglio 1882, è sempre vergine e non pregiudicata, e deve essere unicamente trattata, discussa e decisa alla stregua della legge generale dei lavori pubblici 20 marzo 1865.

Ecco pertanto la prima interrogazione: L'onorevole ministro ritiene che si debba interpretare questo comma di legge come includente la obbligatorietà della costruzione delle *strade non ancora dichiarate provinciali*, unicamente perchè contemplate nella legge 23 luglio 1881?

Escluso il diritto nel Governo di obbligare le provincie a costruire siffatte strade in base a quell'ultima legge, potrà riuscirsì ad una stessa conseguenza, mediante la legge comune 20 marzo 1865? Il Governo, a senso di questa legge, ha certamente anche la facoltà di far modificare elenchi di strade provinciali *già deliberate dai Consigli provinciali*. Ma intenderà desso di approfittarsi di siffatta facoltà quando si tratti di provincie che emanarono deliberazioni assolutamente e concordemente contrarie, di provincie nelle quali non vi sia nemmeno un comune che sorga a protestare contro la deliberazione negativa delle diverse assemblee provinciali?

Eziandio su questo punto parmi di poter sperare una risposta favorevole. A mio avviso la lettera e lo spirito dell'articolo 14 della legge 20 marzo 1865, ed il concetto dell'autonomia delle provincie, non lasciano dubitare sulla detta soluzione.

Resta finalmente una terza interrogazione, corollario delle due precedenti.

Dandosi dal Governo (come ho fiducia) alle leggi or menzionate l'interpretazione da me sostenuta, non parrebbe al Governo opportuno, non dirò subito, *presentare un progetto di legge*, ma unicamente studiare se non sia conveniente e giusto prepa-

rare un progetto di legge in forza del quale tutte le somme che si sarebbero assegnate ad opere classificate nella categoria *B* (delle quali le provincie ricusino od ammettano entro un dato termine di emanare la dichiarazione di provincialità e di provvedere alla costruzione), si devolvano ad altre opere pubbliche ravvisate d'interesse provinciale, sia nella cerchia della stessa provincia, sia pure in quelle altre provincie, alle quali il Governo nella sua saviezza e imparzialità riconosca non essersi ancora provveduto con la legge 23 luglio 1881 secondo le esigenze dei bisogni locali e della giustizia distributiva?

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borgatta.

Borgatta. Io veramente mi era iscritto al capitolo 63; ma, nel desiderio di abbreviare questa discussione, rinunzio a parlare. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lacava, relatore. L'onorevole Sciacca della Scala ha sollevato due questioni, le quali si riproducono anche nei capitoli 74, 75, 95 e 104. Darò brevi spiegazioni alla Camera, perchè così parlando su questo capitolo risparmieremo tempo, quando si discuteranno gli altri.

La prima questione sollevata dall'onorevole Sciacca è questa, cioè che nello stanziamento di questo bilancio semestrale non vi è la metà della spesa corrispondente alle leggi speciali che stabilirono gli stanziamenti; la seconda si risolve nella domanda se nel bilancio annuale 1884-85 sarà reintegrata quella somma che è posta in meno in questo bilancio semestrale.

Cominciando da questa ultima questione, dirò all'onorevole Sciacca che la Commissione del bilancio ha riservato interamente questa questione del reintegroamento di quelle somme, che nel bilancio semestrale non sono state poste come avrebbero dovuto esserlo, cioè per la metà degli stanziamenti stabiliti dalle leggi speciali.

Dimodochè, quando vi sarà la discussione del bilancio annuale 1884-85, verrà questa questione avanti alla Camera, avendola, come ho detto, la Commissione del bilancio interamente riservata.

Circa poi alla prima questione, cioè, che non si trovano in questo bilancio tutte quelle somme che dovrebbero figurare per metà degli stanziamenti stabiliti dalle leggi speciali, nel capitolo 72 in realtà manca la somma di lire 3,160,949.

Anzi l'onorevole Sciacca della Scala, guardando la nota relativa a questo capitolo troverà che, invece di lire 6,250,000, avrebbero dovuto stan-

ziarsi lire 6,589,000, e quindi la somma mancante è ancora maggiore di quella da lui indicata.

Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che i lavori non soffriranno interruzione alcuna durante questo semestre, poichè egli, avendo fatto i calcoli dei pagamenti che potranno farsi nel semestre, trova sufficiente margine nei residui.

La Commissione generale del bilancio, non contenta di conoscere il complesso di quei residui, che sono stati determinati in 50 milioni, per tutti i cinque capitoli già ricordati, ha voluto conoscere dal ministro i residui per ciascun capitolo, per vedere se vi erano fondi sufficienti per sopperire al pagamento dei lavori da farsi nel semestre.

E, per quanto concerne il capitolo in esame, noi ci siamo assicurati che, calcolando i pagamenti che si possono e si debbono fare in questo mese di dicembre, alla fine di questo anno, avanzerà la somma di 4,123,474; ai quali, aggiungendo quella stanziata in questo bilancio semestrale di 3,089,051, si ha in tutto 7,262,000, per far fronte ai pagamenti del semestre.

E se si dovesse stabilire la metà dello stanziamento voluto dalle leggi speciali, non si andrebbe al di là di 6,250,000, mentre coi residui e con lo stanziamento, non solo si copre l'assegnamento sopradetto, ma viene superato di un milione.

Io non dubito che l'onorevole ministro dei lavori pubblici confermerà queste dichiarazioni.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sciacca della Scala ha sollevato a proposito di questo capitolo la questione sul modo col quale furono fatti gli stanziamenti di competenza per il primo semestre 1884, ed incidentalmente ha parlato anche dei bilanci degli anni avvenire. Già l'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici ha dichiarato che la questione del reintegroamento delle somme da farsi negli anni avvenire è intieramente riservata. Io quindi non posso entrare a discutere ora questa parte dell'argomento; mi limiterò dunque allo stanziamento semestrale.

Dividendo aritmeticamente per metà le somme che si sarebbero dovute stanziare, nel capitolo 72 si avrebbe avuto la somma di lire 6,250,000 per i nuovi lavori stradali. Invece io non ho chiesto che sole lire 3,089,051; dunque ho chiesto 3,160,949 di meno; e l'onorevole Sciacca della Scala me ne chiede la ragione o dubita che la minore somma possa nuocere all'andamento dei lavori.

Naturalmente questa domanda me la sono fatta

io stesso prima di venire alla conclusione alla quale sono venuto.

E, affidato al criterio amministrativo, che deve prevalere nella compilazione dei bilanci, e specialmente poi di questo bilancio semestrale, ho indagato quali siano i residui di questo capitolo. Or bene, tali residui ascendono a 4,800,000 lire alla fine del dicembre. Dunque al cominciare dell'anno nuovo, e per il primo semestre 1884, questo capitolo avrà disponibili 4,800,000 lire di residui, più 3,089,051 di competenza; fra tutto lire 7,889,051. Ora dunque vede l'onorevole Sciacca che la somma che si ha per il semestre supera quella che, secondo la legge, avrei dovuto mettere in competenza.

Ma ho dettò male, secondo la legge; perchè veramente la legge del 1881 dice che gli stanziamenti devono essere fatti secondo i bisogni delle opere.

Ed il solo fatto che vi sono dei residui, prova che le opere non sono andate di pari passo cogli stanziamenti. E per affrettare l'esecuzione dei lavori, nei pochi mesi dacchè ho l'onore di essere al Ministero ho già appaltato per 10 milioni di opere stradali, ho fatto apparecchiare progetti per oltre 7 milioni, e spero di potere tra un mese od un mese e mezzo appaltar lavori per tutta questa somma.

E se agli appalti ho dovuto porre qualche indugio, due ne sono le ragioni. L'una, che i tracciati si fanno talvolta sopra terreni difficilissimi senza averne fatto precedere il saggio in modo da aver la sicurezza che i lavori potranno essere condotti innanzi con sicurezza e che la strada, una volta fatta, potrà resistere alle intemperie. Ho quindi disposto che ingegneri delle miniere si rechino a visitare i terreni prima di fare gli appalti.

La seconda ragione riguarda gli operai; intendo cioè d'inserire nel contratto qualche clausola per la quale a quegli operai i quali lavorando rimanessero offesi, o per cagione d'infortunio o per colpa degli appaltatori, sia assicurata una indennità.

Sono già quasi al termine dell'una cosa e dell'altra, quindi senza indugio si potranno fare appalti per la somma di 7 milioni, i quali aggiunti ad altri 10 milioni ci daranno la somma di 17 milioni di opere appaltate. Oltre a questo farò procedere agli studi anche di altre opere; poichè posso mandare innanzi i lavori e gli appalti molto più celermente di quello che non importi la somma inscritta in bilancio; giacchè deve scorrere ben più del semestre prima che le opere appaltate siano eseguite e quindi prima che venga il tempo del

pagamento. Posso per conseguenza appaltare in questo semestre non solo per 7,889,000 lire, ma se occorre per maggior somma; anche per la considerazione che le opere appaltate per 10 milioni, alle quali alludevo dianzi, non verranno compiute, nè troveranno tutto il loro pagamento nell'anno prossimo.

Tanto per questo capitolo che per gli altri dei quali ha fatto cenno l'onorevole Sciacca della Scala prima di tutto mi sono dato somma cura che venissero iniziate e celeremente eseguite sia le strade che le bonifiche e le opere idrauliche; senza di che non avrei consentito ad alcuna diminuzione degli stanziamenti.

Ho voluto poi che i bilanci non fossero ingombrati da continui residui passivi, memore dell'appunto che a questo proposito ha fatto nel giugno decorso la Commissione del bilancio.

Mi pare così d'aver implicitamente risposto alle sollecitazioni fattemi dall'onorevole Sciacca della Scala, perchè la strada di Messina possa essere appaltata, giacchè essa sarà appunto compresa tra quelle strade che potranno venire appaltate fra breve.

L'onorevole Buttini mi ha chiesto come si debba interpretare una legge; anzi, varie leggi, perchè la legge del 1881 sulle strade, si richiama a quella organica sulle opere pubbliche.

Evidentemente, bisognerebbe che io fossi un Papiniano per potere con piena sicurezza, improvvisare una soluzione al quesito che mi ha fatto; e io non mi sento nè Papiniano, nè Salomone, per dare un responso giuridico su' due piedi. Chiedo quindi dalla cortesia e gentilezza dell'onorevole Buttini il tempo necessario per fare uno studio maturo della questione che egli si è compiaciuto di sottoporli.

Buttini. Chiedo di parlare.

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

Sciacca della Scala. Io veramente non ho deplorato che per il primo semestre del 1884 sia stata iscritta una somma minore di quella stabilita dalla legge del 1881; soltanto ho raccomandato che nel futuro bilancio 1884-1885 questa somma sia integrata nella misura recata dalla legge che ho ora indicata.

L'onorevole ministro delle finanze, ad ogni domanda che vien fatta in occasione dei bilanci, risponde sempre che il bilancio è la esecuzione di leggi speciali; lo ricordava, giorni sono, all'onorevole Savini ed all'onorevole Palizzolo; ed io spero che si manterrà anche questa volta ossequente a questo principio, il quale fu riconosciuto anche

dall'onorevole relatore, che io ringrazio degli schiarimenti che mi ha dato, schiarimenti, del resto, che si trovano già nella sua relazione.

Ma io ho fatto quella osservazione, perchè nella relazione dell'onorevole ministro, a pagina 249, ho creduto di veder pregiudicata questa questione; per ciò che in essa è detto che nel 1884 sarà stanziata una somma minore per questo capitolo.

Ma se la questione resta impregiudicata, io non farò proposte; se fosse altrimenti, io non credo che la Camera potrebbe votare questo capitolo.

L'onorevole ministro mi dice che non soffriranno ritardi i lavori, perchè egli dispone dei residui; ma io gli dirò a mia volta che l'esservi dei residui, significa che i lavori stabiliti per legge non sono stati eseguiti in tempo opportuno. Se le somme fossero avanzate, perchè previste in più, allora sarebbero da passare nelle economie; ma il fatto è che i lavori non sono stati eseguiti, ed i residui dovrebbero quindi impiegarsi nella esecuzione dei lavori che da 6 o 7 anni attendono il loro termine. Perciò io ammetto che coi residui attivi l'onorevole ministro possa far fronte agli urgenti bisogni del primo semestre, ma non ammetto che, perchè ci sono residui attivi, si possano iscrivere somme minori nel bilancio seguente, appunto perchè quei residui attivi rappresentano non economie, ma ritardi nei lavori che dovevano essere eseguiti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Sono abbastanza soddisfatto dell'impegno preso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare questa questione; e sono anche convinto che questo studio lo condurrà alla risoluzione che io ho accennato.

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

Di Sant'Onofrio. L'onorevole Sciacca della Scala ha sollevato una questione che io credo gravissima; la confusione, cioè, dei residui con le competenze. Che cosa è un bilancio passivo? Non è altro che la iscrizione annua delle somme occorrenti ai servizi pubblici. Se questi servizi pubblici dipendono dalla legge stessa del bilancio, come per esempio, gli organici dei Ministeri, la somministrazione dei viveri per l'esercito, ed altri, gli stanziamenti relativi possono venire modificati discutendosi il bilancio.

Infatti, noi ricordiamo che in occasione degli organici dei Ministeri è stata ritenuta Commissione competente quella del bilancio. Quando l'onorevole ministro degli affari esteri due anni or sono ci presentò un nuovo organico del suo Ministero alla

suddetta Commissione ne è stato deferito l'esame.

Ma quando si tratta di servizi dipendenti da leggi organiche speciali, io credo che non sia buona consuetudine quella di modificarli (massime quando, come nel caso presente, sono pure stanziati le somme occorrenti) con la legge del bilancio. Ed abbiamo dei precedenti in appoggio della mia opinione.

L'ordinamento dell'esercito, il ministro della guerra non credette di doverlo modificare con la legge di bilancio, ma invece ci presentò un apposito disegno di legge, che noi abbiamo discusso e poi approvato; e ciò appunto perchè si trattava di un organico fondato su legge speciale.

Credo dunque che sarebbe un sistema assai pericoloso se noi venissimo, in occasione della discussione del bilancio, a variare gli stanziamenti che derivano da leggi organiche speciali.

Ora questo si verifica precisamente per il capitolo che concerne le strade e le acque. Noi abbiamo votato delle leggi le quali, non solamente hanno indicato le opere che si dovevano compiere, ma che hanno stabilito anno per anno le somme da iscrivere in bilancio. Ma se voi venite oggi a confondere i residui attivi con gli stanziamenti, e diminuite le stesse spese derivanti da leggi speciali, io credo che voi ferite seriamente il buon funzionamento delle istituzioni costituzionali.

Io quindi spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darci degli schiarimenti e delle assicurazioni tali da non mettere in dubbio questo principio, che io credo cardine fondamentale d'ogni buona amministrazione. Imperocchè se noi potessimo modificare delle leggi organiche, non dipendenti dal bilancio stesso, per una semplice proposta della Commissione del bilancio, per quanta stima io abbia di cotesta Commissione, credo, ripeto, che faremmo cosa poco corretta e contraria alle istituzioni parlamentari.

Colaiani. Io aveva stabilito di non parlare...

Presidente. Era meglio! (*ilarità*)

Colaiani. Mi limiterò a fare una semplice osservazione.

L'onorevole Buttini ha richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro sulla legge del 1881 per fargli osservare che in quella legge sono comprese delle strade non volute da nessuno, direi quasi, inutili. Per conseguenza, diceva l'onorevole Buttini, sarebbe bene togliere addirittura queste strade dall'elenco annesso alla legge; or io debbo sottoporre un altro quesito all'onorevole ministro.

Per la legge del 1881, le provincie hanno diritto di costruire le strade come vogliono, cioè esse sta-

biliscono la priorità della costruzione delle diverse strade approvate con quella legge. Ora vi sono delle strade che interessano una regione intera, che interessano tre o quattro provincie; e succede (l'onorevole ministro lo sa) che una sola delle tre o quattro provincie interessate si oppone all'immediata costruzione di queste strade, mentre le altre le hanno già incominciate; ebbene, io domando, è giusto che la legge del 1881 dia alle provincie il diritto di opporsi alla costruzione di una strada la quale interessa una regione intera?

Prego l'onorevole ministro di volere studiare anche questa questione la quale, secondo me, è gravissima.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Lacava, relatore. Rispondo all'onorevole Di Sant'Onofrio che la Commissione del bilancio non ha confuso i residui con la competenza; è elementare che i residui sono diversi dalla competenza.

L'onorevole Di Sant'Onofrio deve considerare, come è detto tanto nella relazione generale che nella particolare, che questo bilancio è eccezionale, che esso non si può dire tutto di competenza, ma è in parte di competenza, ed in parte di cassa.

La Commissione generale del bilancio ha osservato che lo stanziamento voluto dalle leggi speciali corrisponde alla competenza dell'anno solare; e siccome abbiamo diviso l'anno 1884 in due parti, per cagione della nuova legge sulla contabilità, è avvenuto che su questo primo semestre si è messa una parte della competenza, non tutta quella parte voluta dalle leggi speciali; ma la Commissione ha riserbato la questione di reintegrare nel bilancio 1884-85 tutti quegli stanziamenti che sono voluti per legge speciale; e quindi le leggi speciali non vengono modificate da questa del bilancio.

Di Sant'Onofrio. Prendo atto di queste dichiarazioni della Commissione del bilancio.

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

Magliani, ministro delle finanze. Veramente io non avrei bisogno di parlare dopo gli schiarimenti dati dal mio onorevole collega dei lavori pubblici e dall'onorevole relatore della Commissione; nondimeno non sarà inutile il confermare ancora una volta che la legge del bilancio non può modificare le leggi speciali, e che in fatti nel caso attuale non si reca nessuna modificazione alle leggi speciali sui lavori pubblici. Gli onorevoli Buttini e Di Sant'Ono-

frio se ne persuaderanno col leggere l'articolo 3 della legge 23 luglio 1881.

Quest'articolo dispone: "Le somme approvate colla presente legge per le spese che hanno iscrizione propria nei bilanci per effetto di leggi anteriori saranno riunite ai rispettivi capitoli del bilancio e annualmente ripartite secondo i bisogni delle opere prescritte." La legge esige adunque che siano stanziati ogni anno le spese secondo il bisogno delle opere. È vero che la pratica costante è di stanziare le somme integrali; ma ciò non toglie che, quando i bisogni di una data opera non richieggono lo stanziamento completo della quota annuale, si possa stanziare la somma corrispondente al bisogno. La stessa legge dà questa facoltà al potere esecutivo.

D'altronde non si è proposto lo stanziamento intero di competenza del semestre, perchè il bilancio semestrale, come ho dimostrato altra volta, quando si tratta di spese straordinarie, non può essere un vero bilancio di competenza, ma deve necessariamente essere piuttosto un bilancio di cassa.

Ha dimostrato testè il mio egregio collega che vi sono 50 milioni disponibili per il semestre per opere stradali, bonifiche, ecc., e che i pagamenti che scadranno saranno probabilmente inferiori a quella somma, di maniera che non occorre d'inscrivere una somma maggiore per pagamenti del semestre.

Resta poi riservata al bilancio normale del 1884-85 la questione se in quel bilancio si dovranno inscrivere le somme che stanziamo in meno nel bilancio semestrale. Nessuna questione è pregiudicata, e molto meno è pregiudicato l'andamento regolare dei lavori.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io non ho nulla da aggiungere alle ragioni esposte alla Camera dall'onorevole ministro delle finanze e dal relatore; solamente dirò all'onorevole Colaianni che l'inconveniente da lui citato esiste realmente, e che io sto studiando il modo di toglierlo.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento al capitolo 72.

(È approvato.)

Capitolo 73. Sussidi per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n° 4613 e 23 luglio 1881, n° 333), lire 3,000,000.

(È approvato.)

Acque. — Capitolo 74. Seconda serie dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 23 luglio

1881, n° 338, serie 3ª (Spesa ripartita), per memoria.

Si presenta la relazione sul disegno di legge per prorogare i termini per l'affrancamento dei canoni feudali.

Presidente. Invito l'onorevole Melchiorre a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Melchiorre. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge proposto dall'onorevole guardasigilli per la proroga dei termini per l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane.

Presidente. Do atto all'onorevole Melchiorre della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. Capitolo 75. Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1ª e 2ª categoria - Legge 23 luglio 1881, n° 333, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 950,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

Minghetti. Ringrazio anzitutto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè ha già annunciato all'onorevole Cavalletto la presentazione di un disegno di legge per ispesse straordinario relative alla difesa dei fiumi che attraversano le provincie venete. Ed ho chiesto di parlare per avvertire in questa occasione alla necessità di intendersi altresì col ministro della guerra, per l'allargamento della sezione dell'Adige nell'interno della città di Legnago.

Io non intendo che di fare questa avvertenza, perchè il ministro, proponendo un disegno di legge a questo riguardo, possa presentarlo il più completo possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visconti-Venosta.

Visconti-Venosta. Io mi ero iscritto su questo capitolo del bilancio, per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sui lavori straordinari che sono indispensabili per la sistemazione e per la difesa dei fiumi nella provincia di Treviso, e sulla necessità di provvedere largamente e prontamente a queste opere, diffidando dei mezzi termini e delle soluzioni provvisorie. L'onorevole deputato Bonghi ha già fatto a

questo proposito, in un altro articolo del bilancio, alcune osservazioni, delle quali lo ringrazio, ed alle quali mi associo.

Non ho dunque che pochissime parole a dire, per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune precise domande. Credo di non esser troppo insistente; ad ogni modo parmi valga, a giustificazione della mia intenzione, il ricordo delle inondazioni e dei disastri del 1882; il ricordo di sciagure e di dolori maggiori forse di quelli che ancora oggi si suppongono.

In seguito ad una circolare del ministro dei lavori pubblici, l'ufficio del Genio civile di Treviso mandò al ministro un piano completo di tutti i lavori necessari per la sistemazione dei fiumi della provincia di Treviso, vale a dire, il Piave, il Livenza e il Monticano.

Comincio dal Piave. Di alcuni lavori proposti per il Piave, furono fatti anche i progetti, e alcuni di questi furono rimandati dal Ministero dei lavori pubblici perchè fossero modificati.

Fra queste modificazioni, alcune non hanno grande importanza e non formano cagione di ritardo.

Ma qui ho due osservazioni a fare. Tra le opere proposte v'è il nuovo argine di contenimento sulla sinistra del fiume superiormente a Cima d'Olmo, tronco che, attualmente, è disarginato per più di sei chilometri di lunghezza.

Ora, non mi risulta che di questo lavoro si sia fatto finora il progetto; eppure la Commissione idrotecnica nominata dal ministro dei lavori pubblici, parlando appunto di questo tratto del fiume, aveva insistito, e ne' suoi processi verbali trovo queste parole: " L'Ufficio del Genio civile dovrà compilare e presentare colla maggiore possibile sollecitudine il progetto esecutivo. » Ora mi spiace il dover supporre che, dopo queste raccomandazioni fatte il 12 dicembre 1882, il progetto esecutivo di quest'opera non sia ancora compilato. Non parlerò a lungo della questione che si riferisce alla diga di Cima d'Olmo, perchè su questa l'onorevole Bonghi ha già richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro. Non entrò nel merito delle riduzioni proposte dal ministro; solo dirò che sul luogo ho udito da persone pratiche esprimere dei dubbii, dei timori e il vivo rammarico che non sia stato approvato nella sua integrità il progetto primitivo. Coll'onorevole collega Bonghi prego il ministro dei lavori pubblici di esaminare quest'argomento, di farsi una convinzione sua, intera, completa, in modo che si possa dire a quelle popolazioni, che l'effetto che si otterrà sarà l'uguale, tanto

col progetto dell'Ufficio del Genio civile di Treviso, quanto colle modificazioni e riduzioni che il Ministero dei lavori pubblici ha suggerito. Aggiungerò pure che queste riduzioni esigono nuovi esami tecnici, studi nuovi che non saranno brevi.

Ho udito parlare di ritardi dovuti alla mancanza di personale sufficiente al molto lavoro. Questa causa di ritardo mi basta accennarla all'onorevole ministro dei lavori pubblici, convinto come sono che, se veramente esiste, egli provvederà a farla cessare.

Quello che posso ripetere è che, se non si provvederà con prontezza, andremo incontro a gravi pericoli. La direzione del fiume, il crescere della sua elevazione, l'insufficienza degli argini creano una minaccia sempre crescente, perchè tra Cima di Olmo e il Monticano vi è una differenza di livello di circa dieci metri. Si pensi dunque all'irruenza con cui le acque, se rompessero in questo punto, che non è difeso, si precipiterebbero sui prossimi abitati e invaderebbero tutto il territorio tra il Piave e il Livenza, portando ovunque con le loro ghiaie la desolazione e la sterilità.

Chiamerò ancora l'attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni del fiume Livenza per cui è necessaria una generale sistemazione, perchè ivi i disordini sono gravi su tutto il corso. Il tratto superiore a Motta nel 1876 fu posto in seconda categoria. Vi fu anche un progetto di massima, fatto allora, ma che naturalmente ora dev'essere riveduto dopo l'esperienza del 1882. Ivi non sono che argini irregolari, discontinui e affatto insufficienti.

Al tronco inferiore è pure d'uopo provvedere perchè tutti questi terreni e questi piani ubertosi sono continuamente esposti ad essere coperti dalle acque. Così pure il Monticano fu passato fra le opere di seconda categoria da Gorgo allo sbocco in Livenza. Fino dal febbraio del 1872 fu proposto il passaggio in seconda categoria anche del tronco superiore. A questo pure sarebbe desiderabile che l'onorevole ministro dei lavori pubblici potesse provvedere.

Io non voglio insistere più oltre. Conosco benissimo da quali egregie intenzioni sia animato l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma rimane la questione dei mezzi di cui egli può disporre. È desiderabile che la sua parola faccia sapere alle popolazioni, che la sua opera dimostri loro che il Governo ha nel pensiero suo il piano completo per la sistemazione dei fiumi della provincia, i di cui lavori più urgenti sono già deter-

minati, e che non mancheranno i mezzi necessari per provvedere efficacemente.

So bene che le nuove spese sono la piaga del nostro bilancio; mi rendo conto delle difficoltà finanziarie, ma, in questo caso, l'economia sarebbe contraria tanto alla giustizia, come alla buona amministrazione: contraria alla giustizia, perchè l'appello che faccio è un appello a quel sentimento di solidarietà nazionale, a cui nè il Governo nè il Parlamento non sono mai venuti meno; contraria alla buona amministrazione, perchè le mezze misure portano seco uno spreco di danaro e uno scarso effetto, perchè una mezza piena basta a distruggere il poco che si è fatto, imponendo al Governo oneri maggiori, infliggendo ai privati danni gravissimi, che si ripercuotono sulla sicurezza pubblica e sull'economia nazionale.

Se non si provvederà con energia e prontamente; se saremo costretti ad attenerci a quel sistema dei ripieghi che è come un pio compromesso tra la buona volontà e la mancanza dei mezzi corrispondenti, pochi giorni di pioggia, uno sciogliersi più rapido delle nevi, un complesso di circostanze atmosferiche che si può sempre riprodurre, basteranno ad imporre al Governo e a noi tutti una responsabilità, da cui l'animo rifugge solo al pensarvi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur. Io sarò brevissimo, e debbo esserlo dopo la eloquente e generale raccomandazione che ha fatto l'onorevole Visconti-Venosta.

Io non ho bisogno di richiamare alla vostra memoria che noi rappresentiamo una regione funestata da gravissimi disastri. Non ripeterò ciò che ha detto stamani l'onorevole Cavalletto, parlando sul capitolo 13; solamente tengo a dichiarare che prendo atto della dichiarazione fatta a lui dall'onorevole ministro, che presenterà tosto un disegno di legge per provvedere ad alcune urgentissime spese, nelle quali ritengo sarà compresa indubbiamente quella assai rilevante (credo circa due milioni) per l'alzamento sistematico dell'Adige, lavoro da comprendersi certo fra gli urgentissimi.

Ma ho chiesto di parlare su questo capitolo per rivolgere all'onorevole ministro una viva preghiera.

La legge del 23 luglio 1881 ha provveduto a regolare e sistemare molti dei nostri fiumi della regione veneta, stabilendo che i lavori sarebbero stati fatti in un determinato — ma precisato — numero d'anni e con una determinata spesa per ciaschedun anno; ora io non ritornerò sulle cose dette dall'onorevole Sciaeca della Scala sulla minore somma stanziata in questo capitolo, e tengo

conto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore, che si tratta qui di un bilancio che non prevede se non per il semestre, e che nel prossimo bilancio sarà provveduto al completamento della somma che doveva essere assegnata all'anno 1884; ma prego l'onorevole ministro di voler curare che la legge del 1881 abbia effettivamente pratica applicazione.

Molte delle sistemazioni votate con quella legge sono ancora oggi, dopo trascorsi due anni e mezzo, da cominciare. E sa l'onorevole ministro che cosa avviene? Avviene, per esempio, che per il fiume Gorzon, la cui sistemazione è stata preventivata per una spesa superiore a due milioni (e a quest'ora dovrebbero essere state spese nei vari anni 783,000 lire) ancora non si è speso un soldo, e soltanto da pochissimi mesi è stato appaltato il lavoro per la sistemazione dell'ultimo tronco, da Torre delle Bebe a Brondolo, ed il lavoro non fu ancora incominciato.

Ebbene, questo lavoro del Gorzon si collega intimamente colla sistemazione del Brenta e colla immissione del Brenta stesso nella laguna di Chioggia. È importantissimo, per riguardi idraulici, che queste sistemazioni siano fra di loro coordinate; e se avverrà che la sistemazione del Gorzon venga compiuta dopo l'altra più importante che si sta ora per cominciare, certamente gl'idraulici non sapranno come regolarsi, e ignoreranno quale profitto si potrà trarre dai lavori e quali pericoli si dovranno evitare.

Ma frattanto sa l'onorevole ministro qual altro grosso inconveniente accade? Che in pendenza delle radicali sistemazioni o regolazioni stabilite dalla legge, e che non si attuano, rimangono sospesi o non si fanno anche i lavori ordinari più urgenti, ed immagini l'onorevole ministro con quanto danno e con quanto pericolo.

E questo non è che uno dei tanti esempi che potrei citare.

Io quindi prego l'onorevole ministro di voler tener conto di queste mie brevi osservazioni, e di vedere che effettivamente la legge del 1881 per quanto riguarda le sistemazioni dei fiumi, specialmente nel Veneto, abbia in fatto pratica e sollecita applicazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. In questo capitolo mi limiterò a ricordare all'onorevole ministro la regolazione degli sbocchi dei fiumicelli Sile e Fiume presso Meduna a sinistra del Livenza.

Non essendo regolati quegli sbocchi, le piene del Livenza vi rimontano per rigurgito e, debor-

dando dalle loro sponde, si espandono a danno del territorio del comune di Meduna e dei comuni laterali e inferiori del Trevigiano a sinistra di Livenza.

Raccomando che a questa regolazione sia provveduto.

Questa regolazione è compresa nei lavori straordinari citati or ora dall'onorevole Romanin-Jacur, ed ha un carattere di vera urgenza.

Parlando poi in generale su questo capitolo, io credo che si sarebbero risparmiate in grandissima parte queste spese straordinarie per opere idrauliche, e si sarebbero risparmiate le enormi spese per chiusura delle rotte e pei sussidi agl'inondati, e gli enormi danni dei territori allagati, se le raccomandazioni che io da molto tempo ho fatte e spesso ripetute per l'aumento del capitolo 13 delle spese idrauliche ordinarie fossero state prese in considerazione.

Si persuada l'onorevole ministro, che lo stanziamento fissato al capitolo 13 è assolutamente insufficiente per fare fronte ai danni continui che le piene dei fiumi naturalmente portano alle sponde ed alle arginature. Se noi non provvederemo ad aumentare sensibilmente (non si spaventi l'onorevole ministro delle finanze) il capitolo 13, saremo ad ogni tre, quattro o cinque anni nel caso di spendere somme enormi per riparare ai danni di rotte e di inondazioni, che portano jattura ai territori e periodico gravissimo turbamento alle finanze dello Stato.

Per la esiguità di questo capitolo, si è dovuto ricorrere allo espediente di mettere fra i lavori straordinari i lavori ordinari di rialzo delle arginature.

E che ne è avvenuto? Che, non avendo le corone degli argini l'altezza necessaria, cioè il franco normale necessario per sostenere gli eventuali aumenti delle piene, abbiamo purtroppo rotte frequenti per non dire continue. Vi citerò la rotta dell'Oglio del 1868, la rotta dell'Adige a Legnago, pure nel 1868, e l'enorme rotta dei Ronchi di Revere nel 1872, per non parlare delle minori e delle disastrosissime avvenute nel 1882.

Se vogliamo veramente prevenire questi disastri, è assolutamente necessario che il capitolo 13, che si riferisce alle spese ordinarie, abbia un notevole aumento.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. La sistemazione delle opere idrauliche del Veneto, è facile il comprenderlo, interessa grandemente le popolazioni ed i rappresentanti di quelle provincie,

ma il Ministero nulla ha trascurato e nulla trascura per rimediare il più presto ed il meglio possibile alle conseguenze delle rotte memorabili degli anni decorsi. Dapprima furono fatte tutte le opere più urgenti. Anzi sta innanzi alla Camera un disegno di legge inteso a convalidare le spese fatte in via urgentissima a questo scopo. Inoltre il Governo si è interessato alla sistemazione generale delle opere idrauliche in quelle provincie, segnatamente per i fiumi e dal rapporto della Commissione idrotecnica, ha già separato le opere più urgenti, perchè sieno eseguite senza indugio. Fra queste opere vi è appunto l'allargamento dell'Adige di fronte a Legnago, ed i lavori per Cima d'Olmo.

Nel disegno di legge che ho già annunziato alla Camera e che il Governo presenterà nel gennaio è pure compresa un'opera che riguarda i bisogni indicati dall'onorevole Visconti-Venosta. È vero che il Consiglio dei lavori pubblici ha suggerito alcune riduzioni sul progetto primitivamente presentato dal Genio civile locale, ma egli è certo che per quella riduzione non sarà per nulla compromessa nè la sicurezza, nè l'efficacia dell'opera contro le piene del fiume.

L'onorevole Cavalletto ha richiamato la mia attenzione sopra il capitolo 13 che è relativo alla manutenzione ordinaria delle opere di seconda categoria, affermando che, a suo giudizio, la somma inscritta in quel capitolo, che è di quasi 5 milioni, siasi col fatto chiarita insufficiente a ben mantenere le opere fluviali.

Ora questo giudizio dell'onorevole Cavalletto pone me nella necessità di tenerlo in considerazione e di rendermi conto se la somma stanziata sia veramente sufficiente: ma mi preme fin d'ora osservare che, forse, egli corre troppo oltre ritenendo che le spese per il rialzamento degli argini debbano far carico a quel capitolo.

Secondo il giudizio finora dato dalla amministrazione, i rialzamenti degli argini, essendo spesa straordinaria, devono esser posti in conto di spesa straordinaria...

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici... e quindi devono essere stanziati in altro capitolo e venire, secondo i casi, richiesti con leggi speciali.

All'onorevole Romanin-Jacur risponderò che, non solo è mia intenzione di sollecitare la esecuzione della legge del 1881, ma il fatto stesso risponde della mia sollecitudine; ed egli ha veduto come già si sia appaltata un'opera pel Gorzon, e come, per l'espulsione del Brenta, si sia costituito un ufficio apposito il quale, non avendo

altra attribuzione fuori che questa, eseguirà certamente i lavori nel più breve tempo possibile, attenendosi ai progetti tanto contrastati, ma finalmente deliberati dal Consiglio dei lavori pubblici ed approvati già dal mio predecessore, l'onorevole Batcarini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti che mi ha dato. Soltanto devo notare che la opinione mia relativamente al rialzo delle arginature in correlazione agli aumenti delle piene è partecipata ad unanimità dalla Commissione idrotecnica, nominata dal Ministero; la quale Commissione è composta, in gran parte, di ispettori, valenti idraulici, del Genio civile. Sicchè vedrà che la mia opinione non è guari contestabile, nè inopportuna; e si vedrà ben presto che, se non si adotti il sistema da me raccomandato, avremo frequenti disastri di rotte e di inondazioni.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 75.

(È approvato, e sono pure approvati i seguenti fino al 92 inclusive :)

Bonifiche. — Capitolo 76. Lago di Bientina, lire 30,000.

Capitolo 77. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 2, 250.

Capitolo 78. Maremme toscane, lire 15,000.

Capitolo 79. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 250,000.

Capitolo 80. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 30,000.

Capitolo 81. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 60,000.

Capitolo 82. Torrente di Nola, lire 50,000.

Capitolo 83. Regi Lagni, lire 32,000.

Capitolo 84. Bacino Nocerino, lire 90,000.

Capitolo 85. Agro Sarnese, lire 50,000.

Capitolo 86. Bacino del Sole, lire 75,000.

Capitolo 87. Vallo di Diano, lire 55,000.

Capitolo 88. Stagno di Marcianise, lire 1,350.

Capitolo 89. Piana di Fondi a Monte San Biagio, lire 45,000.

Capitolo 90. Lago Salpi, lire 45,000.

Capitolo 91. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 4,000.

Capitolo 92. Lago di Bivona, lire 6,000.

Capitolo 93. Piano di San Vettorino, lire 1,000.

Colaiani. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Colaiani ha facoltà di parlare.

Colaiani. Io non comprendo come si siano iscritte in questo capitolo soltanto mille lire, mentre i residui dei passati bilanci ammontano almeno a 10,000 lire. (*Rumori*)

Presidente. Ma, onorevole Colaiani, i residui non entrano nei bilanci di prima previsione.

Colaiani. Ma io desidero sapere dall'onorevole ministro se, oltre questo mille lire, si spenderanno anche i residui.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lacava, relatore. Io debbo dire all'onorevole Colaiani che qui noi parliamo di stanziamenti di competenza e non di residui; i residui non debbono apparire in questo bilancio. La competenza dell'anno scorso era di 2000 lire, e siccome questo è un bilancio semestrale, così si è iscritta la metà di quella somma.

Colaiani. Allora domando se...

Presidente. Allora domandi di parlare. (*Siride*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Qui non si tratta che della competenza del semestre e perciò non si potevano inscrivere più di mille lire. L'onorevole Colaiani osservava che per i lavori che danno il nome a questo capitolo ci sono anche dei residui, e chiedeva se essi verranno spesi; ma non c'è da dubitare che saranno spesi nel compiere quelle opere in conformità della legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colaiani.

Colaiani. Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti che mi ha dato.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 93.

(*È approvato.*)

Capitolo 94. Agro Brindisino, lire 30,000.

(*È approvato.*)

Capitolo 95. Nuovi lavori di bonificazione — Legge 23 luglio 1881, n° 333, serie 3ª (Spesa ripartita). (*Per memoria*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto. (*Oh! oh!*)

Cavalletto. Non abbiate timore; sarò breve.

Presidente. Le esclamazioni le attribuisca alla circostanza che trattasi di un capitolo *per memoria*.

Cavalletto. Anch'io ho un po' di memoria: qui non faccio discorsi accademici e parlo breve su quanto credo interessi il paese. A proposito di questo capitolo raccomando soltanto all'onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici di presentare più presto che sia possibile il progetto di legge per la bonificazione idraulica della provincia di Rovigo.

Questa provincia è in una condizione pericolosissima. Al Ministero dei lavori pubblici si è già dalla Commissione idrotecnica surricordata presentato un progetto di massima per cotesta bonificazione, colla quale si provvederebbe a migliorare notevolmente le condizioni idrauliche e igieniche della provincia suddetta.

Non dobbiamo aggiornare ulteriormente cotesto provvedimento; trattasi di un territorio che merita tutto l'interesse del Governo essendo esso minacciato da due grandi e pericolosissimi fiumi e impedito nei suoi scoli; noi dobbiamo cercare il modo d'assicurarlo per quanto è possibile da nuovi disastri e di migliorarne le condizioni. È una provincia naturalmente ubertosa che bonificata darà largo vantaggio alle finanze dello Stato.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Si sta ora precisamente studiando se le opere idrauliche da farsi nella provincia di Rovigo siano tali da entrare, per tutta l'estensione alla quale allude l'onorevole Cavalletto, fra le opere di bonificazione di prima categoria.

La questione non è tanto semplice, e la spesa non tanto piccola: quindi consentirà l'onorevole Cavalletto, che io prenda impegno di esaminarla, ma che fin d'ora non esprima alla Camera un giudizio definitivo.

Presidente. Capitolo 95. (*Per memoria*)

(*Sono approvati senza discussione i due seguenti capitoli:*)

Capitolo 96. Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa, lire 15,000.

Capitolo 97. Bonificazione delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa, lire 10,000.

Capitolo 98. Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche per studi e provvedimenti relativi a bonifiche nuove ed al buon regime dei fiumi e torrenti, lire 75,000.

L'onorevole Romanin-Jacur ha facoltà di parlare sul capitolo 98.

Romanin Jacur. Mi permetta l'onorevole ministro che io gli osservi che la somma che veggio stanziata in questo capitolo mi rattrista. L'onorevole ministro ricorda che da oltre un anno e mezzo abbiamo una legge per le bonificazioni, e che io già altre volte ho fatto osservare come quella legge prescriva che entro tre anni debbano essere

presentati gli elenchi delle opere da bonificare. E finora nessun elenco fu presentato. Ora essendo qui in questo capitolo iscritte 75,000 lire, non soltanto per gli studii sui bonificamenti, ma anche per altri servizi dipendenti dalla amministrazione dei lavori pubblici, l'onorevole ministro comprenderà benissimo che io ho tutto l'interesse, anzi il dovere, per i precedenti miei, di pregarlo che egli voglia sollecitare gli studii e porsi al più presto in grado di presentare gli elenchi di cui parla la legge.

Trattasi di argomento che io credo di grandissimo interesse pel nostro paese come non è mestieri dimostrare.

Ed io spero che nel bilancio del 1884-85, l'onorevole ministro vorrà soddisfare il mio desiderio di vedere convenientemente aumentata la somma attribuita a questo capitolo.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Per dare esecuzione a questa legge sui bonificamenti, io fin dal giugno scorso diressi una circolare a tutti i comuni, ed insistetti presso tutti i prefetti affinché venissero indicate dai comuni e dalle provincie, che a termini della legge debbono essere consultati, quali sieno i terreni da bonificare. Ma a questa circolare quasi nessun comune, quasi nessuna provincia ancora ha risposto nonostante tutte le sollecitazioni che si sono fatte.

Dovrò quindi incaricare direttamente gl'ingegneri del Genio civile di preparare gli studii per conto del Governo; ma, quando si è così poco corrisposto dai corpi morali che sono i più interessati a fornire le notizie che si chiedono, l'onorevole Romanin-Jacur comprenderà bene che non si può con tanta sollecitudine presentare gli elenchi. Si deve fare poi anche un regolamento, ed esso sarà presentato entro il mese dalla Commissione che fu incaricata di compilarlo.

Non oso quindi sperare che in occasione del bilancio del 1884-85 si possano avere gli elenchi pronti per le classificazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur. Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e molto lo ringrazio; mi piace poi assicurarlo essere a mia cognizione che già diversi comuni e varie provincie s'interessano dell'esecuzione di quella legge. Fra le altre, la provincia di Padova, in occasione delle adunanze ordinarie del suo Consiglio, ha votato una raccomandazione perchè il Ministero affretti l'esecuzione di questa legge, anche nell'interesse

della pubblica igiene, sperando che le bonificazioni possano opporre qualche freno alla pellagra che infesta purtroppo, non lievemente, quella provincia.

Dirò di più: mi risulta anche che alcuni consorzi hanno già iscritto nei loro bilanci le somme che starebbero a loro carico secondo la categoria cui ritengono di poter essere ascritti. Io quindi, mentre ringrazio l'onorevole ministro degli affidamenti datimi, lo conforto a ritenere che la legge avrà una applicazione molto larga e proficua.

Presidente. Capitolo 98. Lo rileggo. Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche per studi e provvedimenti relativi a bonifiche nuove ed al buon regime dei fiumi e torrenti, lire 75,000.

(È approvato, e sono approvati senza discussione i successivi fino al 103 inclusive:)

Porti, spiagge e fari. — Porti di 1ª classe. — Capitolo 99. Porto di Civitavecchia. Quota a carico dello Stato pel concorso nella spesa di conduttura delle acque potabili nel detto porto eseguita dal municipio, lire 18,594 40.

Capitolo 100. Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 1,500,000.

Porti di 3ª classe. — Capitolo 101. Porto di Bari - Quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 175,000.

Capitolo 102. Porto di Catania - Quota a carico dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto (Spesa ripartita), lire 125,000.

Capitolo 103. Porto di Reggio - Quota a carico dello Stato nella spesa per la costruzione del porto (Spesa ripartita), lire 125,000.

Porti di 1ª, 2ª e 3ª classe. — Capitolo 104. Nuovi lavori portuali autorizzati con le leggi 19 luglio 1880, n° 5538, serie 2ª, 23 luglio 1881, n° 333, serie 3ª (Spesa ripartita), *per memoria.*

Su questo capitolo 104 ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. La nuova darsena nella città di Savona è in gran parte terminata; le nuove calate, o, per meglio dire, la maggior parte di esse avrebbero potuto essere aperte da parecchio tempo. Ricordo che all'onorevole predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici io aveva fatto premure in questo senso, ed aveva ricevuto in risposta che si sarebbe provveduto ad aprire al traffico una parte delle calate stesse. Da parecchi anni nel porto antico di Savona vi è ingombro tale che i vapori debbono, non

solamente sottostare alle stallie ordinarie, ma anche alle sovrastallie, con gravissimo danno del commercio, come tutti sanno. Ora, per aprire al traffico le nuove calate, non occorre far altro che mettere a posto i binari che devono correre lungo esse.

Il progetto è stato allestito, e credo sia anche stato fatto l'appalto; ma i lavori finora, almeno da quanto risulta a me, non furono cominciati. Intanto e la Camera di commercio ed i commercianti di Savona reclamano ed insistono perchè si ponga mano ai lavori.

Prego l'onorevole ministro di dirmi qualche cosa in proposito; e specialmente su questo punto, se l'imp. esa sarà presto messa in condizioni da soddisfare agli obblighi suoi, e se e quando le nuove calate saranno aperte al traffico.

Spero di avere dall'egregio ministro dei lavori pubblici soddisfacente risposta a questa mia brevissima interrogazione.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. La Camera di commercio di Savona chiese tempo fa al Ministero che venisse affrettata la costruzione del binario al porto, ed io diedi ordine immediatamente che quell'opera fosse eseguita. Ora il binario è in costruzione, e appena finito, sarà aperto e renderà più sollecito il servizio nel porto di Savona, il quale, mentre si fa questo lavoro, si trova in condizioni peggiori di prima, non potendo più valersi delle banchine su cui si collocano i binari.

Sanguinetti. Io ringrazio il signor ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

Maurigi. Io ho chiesto di parlare unicamente per richiedere una notizia all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed anche all'onorevole presidente del Consiglio.

Nello scorcio della prima parte di questa sessione fu votata una legge, la quale stabiliva le opere da farsi nei vari porti del regno; ora la legge stessa è allo studio dell'altro ramo del Parlamento.

Essendo stato mutato il titolare del portafoglio dei lavori pubblici, io mi rivolgo anche all'onorevole presidente del Consiglio per chiedere a lui ed al ministro dei lavori pubblici quali sieno le intenzioni del Governo in riguardo a questa legge; e se le popolazioni che hanno applaudito, in questa parte, alla iniziativa del Governo ed al voto della Camera, possano sperare di veder presto mutato in legge dello Stato, ciò che ha già deliberato la Camera dei deputati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Non debbo dir altro che ringraziare l'onorevole ministro delle spiegazioni che si è compiaciuto darmi, delle quali prendo atto.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il disegno di legge sui porti e fari già votato dalla Camera nel giugno di quest'anno, trovasi ora all'esame della Commissione nell'altro ramo del Parlamento.

La Commissione stessa richiese al Governo alcune notizie di fatto, ed alcuni dati sopra il maggior carico finanziario che da quella legge potrebbe derivare allo Stato; e questi dati furono dal Governo forniti. Ecco le spiegazioni che io posso dare all'onorevole Maurigi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

Maurigi. Per potermi dichiarare soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici io debbo andare per interpretazione; debbo cioè argomentare dalle sue parole, che sia intenzione dell'onorevole ministro di mantenere e sostenere il disegno di legge, quale fu approvato dalla Camera; e son lieto che anche l'onorevole presidente del Consiglio affermi con cenni queste mie parole.

Presidente. Passeremo al capitolo successivo.

Strate ferrate. Capitolo 105. Spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese fisse), lire 60,000.

(È approvato.)

Capitolo 106. Spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese variabili), lire 75,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Grassi.

Grassi. Io mi ero iscritto su questo capitolo, perchè credeva proprio il punto opportuno per fare all'onorevole ministro alcune raccomandazioni relativamente alla linea ferroviaria in costruzione Taranto-Brindisi; ma, poichè mi hanno prevenuto due miei onorevoli colleghi, Dayala-Valva e Brunetti, i quali parlarono in questa stessa tornata, io non abuserò del tempo della Camera, e mi limiterò ad associarmi alle raccomandazioni da essi fatte ed a prendere atto delle assicurazioni date dall'onorevole ministro. Quindi io confido che i lavori della linea Taranto-Brindisi procederanno

colla maggiore alacrità, e specialmente quelli del tratto Taranto-Grottaglie; tanto più che ebbi occasione di mandare all'onorevole ministro una deliberazione del Consiglio comunale di Grottaglie che si lamentava appunto del ritardo col quale procedevano i lavori.

Presidente. Pongo al partito il capitolo 106.

(È approvato, e sono pure approvati i seguenti capitoli fino al 110 inclusive:)

Spese per i telegrafi. Capitolo 107. Spese per la costruzione di altre linee telegrafiche nell'interesse del Governo che potranno occorrere nell'anno, lire 15,000.

Capitolo 108. Costruzione di tettoie economiche per custodire pali da linee telegrafiche, lire 7,500.

Capitolo 109. Fondo pel collocamento di nuovi fili in aumento della rete telegrafica - Legge 9 luglio 1883, n° 1507, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 109,166 66.

Capitolo 110. Provvista di materiale telegrafico da campo, lire 15,000.

Categoria terza — *Spese di costruzione di strade ferrate* — Capitolo 111. Spese per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e per i lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio — Articolo 25 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, serie 2ª, modificato colle leggi 23 luglio 1881, n° 336, serie 3ª, e 5 luglio 1882, n° 875, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 8,750,000 50

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Io ebbi già altra volta l'occasione di richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulle condizioni della ferrovia fra Savona e Torino, la quale è la più disgraziata delle ferrovie italiane. Io non sarei equanime se dicessi che nulla si è fatto da qualche anno a questa parte per quella ferrovia; si è fatto qualche cosa; ma non credo siasi fatto quanto si doveva e si poteva.

Io rivolgerò brevissime domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nel 1878 dalla inondazione della Bormida è stato distrutto il ponte ferroviario che intercede fra le stazioni di Cengio e di Saliceto.

In quella circostanza, e dopo parecchi giorni di interruzione nel servizio, si è riattato, come meglio si poteva, il ponte con legname, e si andò avanti, con tale riattamento, fino ad ora. Ma non si può continuare ad andare avanti così. Il ponte in legno non presenta più la necessaria sicurezza; l'andamento dei treni è ritardato; nè si possono comporre i treni secondo i bisogni del traffico.

Ora a me pare che non si debba più oltre ritardare la ricostruzione di quel ponte, perchè, ripeto, il servizio ferroviario ne è inceppato, nè si ha per i viaggiatori la necessaria sicurezza.

La seconda questione, sulla quale intendo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, è il trasporto della stazione di Cengio più a monte. La stazione di Cengio si trova ai piedi di una montagna che è in continuo scoscendimento. Pochi mesi or sono, e pochi minuti dopo che era passato un treno di viaggiatori, rovinò dalla montagna un masso, il quale, se fosse caduto pochi minuti prima, avrebbe schiacciato il convoglio.

Non basta: il transito dei treni dei passeggeri, per ovviare appunto ai pericoli delle frane, si fa usando uno solo dei binari della stazione, quello che è più distante dalla montagna; il che pure dà luogo ad inconvenienti e può esporre a pericoli. Vi ha di più. Il binario aderente alla montagna è sempre così ingombro dai detriti della montagna stessa, da richiedere un lavoro assiduo e continuo.

Tutto ciò non è ignorato dall'amministrazione ferroviaria, la quale non trovò altro modo di rimediare ai lamentati inconvenienti che quello di trasportare la stazione più a monte.

Credo sia stato allestito il relativo progetto, ma non so a qual punto si trovi.

Prego l'onorevole ministro di dirmi se ha portato su questo progetto la sua attenzione, se fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e se e quando si potrà metter mano all'attuazione sua.

Il terzo punto sul quale intendo di chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro è la stazione di San Giuseppe-Cairo, sempre sulla linea Savona-Torino.

Alla stazione di San Giuseppe-Cairo si raccorda la linea di Alessandria-Acqui.

La stazione di San Giuseppe-Cairo, non solo è importante per il commercio, ma presenta anche un'importanza eccezionale per la difesa del paese. E non ho bisogno di invocare l'autorità dell'onorevole ministro della guerra. A me consta che per iniziativa del ministro della guerra si è fatto il progetto di ampliamento di quella stazione, ampliamento il quale, lo ripeto, è necessario non solo per il commercio ma anche per la difesa del paese.

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dirmi che cosa si è fatto, a qual punto si trova l'accennato progetto, se abbia o non abbia (e credo l'abbia) l'intenzione di sollecitarne l'attuazione.

Debbo per ultimo toccare di altre piccole cose,

che hanno pure la loro importanza per un discreto servizio sulla linea Savona Torino, e San Giuseppe-Alessandria.

Ho detto sin da principio che la ferrovia di cui discorro è la più disgraziata fra tutte le ferrovie italiane; stazioni insufficienti per ampiezza, insufficienti per il numero dei binarii, insufficienti per i fabbricati, insufficienti nei magazzini.

Si sono fatti su quelle due linee, lo dissi da principio, parecchi lavori; ma quello che si fece è poco per metterle in condizioni, non dirò eccellenti, che non è possibile, ma appena appena tollerabili.

L'amministrazione ferroviaria fece di molti progetti, dove per aumentare binarii, dove per ampliare i fabbricati, dove per far tettoie per le merci, ecc. Ma tutte le volte che occorre di mettere mano ai lavori, si rivolge ai comuni chiedendo il loro concorso.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ignora certamente... (*Conversazioni nell'emiciclo*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Prendano i loro posti, onorevoli deputati.

Sanguinetti. ... che alla costruzione della ferrovia di Savona hanno concorso e le provincie ed i comuni interessati con cospicue somme a fondo perduto.

Secondo la legge del 1879, per quelle ferrovie per le quali devono concorrere provincie e comuni, essi hanno diritto ad una quota parte degli utili. Questo non avviene per la linea Torino Savona; e noi non chiediamo che agli enti locali sia data una partecipazione negli utili; ma dal momento che la ferrovia è attiva, e dal momento che, per aumentare la sua potenzialità, sono necessari determinati lavori, io non credo possa o debba l'amministrazione ferroviaria chiedere il concorso dei comuni interessati.

Ed io non esito a dichiarare che, se l'onorevole ministro e l'amministrazione ferroviaria potessero far partecipare i comuni agli utili della ferrovia, questi ultimi non avrebbero difficoltà di concorrere alle spese che sono da farsi.

A questo proposito io potrei citare la stazione di Cairo: vi furono fatti dei progetti sia per fornirli di una tettoia indispensabile ai bisogni del commercio, sia per impiantarvi un maggior numero di binari; ma il progetto per la tettoia non fu attuato, perchè, mentre l'amministrazione ferroviaria chiedeva il concorso del comune nella spesa, questi o non volle concorrervi, o non volle concorrervi in quella misura che l'amministrazione ferroviaria pretendeva.

Ora molti lavori, sia sulla linea da Savona a Torino, sia sul tronco da San Giuseppe ad Ales-

sandria, sono riconosciuti utili o necessari dall'amministrazione ferroviaria; per questi lavori furono fatti i relativi progetti: occorre spingerli avanti senza elevare infondate pretese verso i comuni, i quali sono già abbastanza dissestati.

Io confido che l'onorevole ministro anche su questo vorrà darmi una risposta favorevole.

Ho un ultimo punto sul quale debbo richiamare, anche a nome del mio amico personale l'onorevole Luzzatti, l'attenzione del ministro dei lavori pubblici. Gli industriali e i commercianti dei comuni ai quali serve la stazione di San Giuseppe, si sono rivolti, da parecchi anni, all'amministrazione ferroviaria, per ottenere che la stazione di San Giuseppe sia abilitata al servizio internazionale. Io ebbi ripetute promesse che questa domanda sarebbe stata accolta, e l'ultima promessa mi fu fatta, se ben ricordo, nel mese di gennaio 1882; ma alle promesse non tennero dietro i fatti.

E qui mi piace dichiarare, che la Società cooperativa vetraria di Altare, che fu illustrata con tanto intelletto di amore dal mio amico Luzzatti, ed allo avvenire della quale ci siamo tutti interessati, deve, per la mancanza del servizio internazionale nella stazione di San Giuseppe, sottostare ad un maggior dispendio di parecchie migliaia di lire all'anno: ciò non è giusto, o signori; ciò non è equo. Non ci devono essere due pesi e due misure.

Ora, dal momento che l'amministrazione ferroviaria riconobbe che la domanda degli industriali è giusta; dal momento che alla stazione di San Giuseppe arrivano continuamente vagoni di merci dall'estero, essa deve essere abilitata al servizio internazionale come lo è quella di Ceva.

Spero che anche su questa ultima mia interrogazione l'onorevole ministro vorrà darmi soddisfacente risposta.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sanguinetti ha giustamente osservato che la strada ferrata di Savona è una delle più disgraziate; è una di quelle che non hanno ancora sperimentata tutta la pazienza della Camera, nè tutta la forza del bilancio. Siccome però cresce quotidianamente l'importanza di quella ferrovia, si renderà necessario l'ampliamento e il miglioramento delle stazioni, del piano stradale e dei binari.

A queste nuove opere in parte si sta già provvedendo, ed in parte esse sono argomento di studio. E nella parte che si sta studiando vi è appunto la stazione di San Giuseppe. Il progetto è in pronto; e fu fatto col concorso e col consenso del

Ministero della guerra, avendo tale progetto un doppio scopo: commerciale e militare. La stazione di San Giuseppe, per le industrie che si sono svolte in quel paese, ha acquistato in questi ultimi tempi notevole importanza, e lo stesso motivo che induce l'amministrazione ad ampliare la stazione, la indurrà ad autorizzarla al servizio internazionale.

La stazione di Cengio è posta realmente in un luogo pericoloso per le frane. Quindi si è anche per questa fatto allestito un progetto, che ora si sta esaminando. Parimenti il ponte vicino a Cengio è stato già progettato, e nella prossima primavera si potrà avere già fatto l'appalto, e si incomincerà l'esecuzione dell'opera.

Con questo io ho risposto a tutte le interrogazioni dell'onorevole Sanguinetti, tranne una, che è relativa alla competenza della spesa, che si dovrà fare per gli ampliamenti della strada di Savona. Debbono, oppure no, i comuni concorrere nella spesa? La questione si deve risolvere col dato della partecipazione agli utili. Hanno, oppure no, i comuni diritto di partecipare agli utili della strada? Secondo che verrà data risposta affermativa, o negativa a questa domanda della partecipazione agli utili, a cui mi pare alludesse l'onorevole Sanguinetti, verrà risolta anche l'altra del chi deve fare la spesa degli ampliamenti della strada. Ove i comuni e le provincie non debbano avere alcuna compartecipazione negli utili della strada, credo che per la legge generale non siano tenuti a concorrere nella spesa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Mi dichiaro soddisfatto della risposta data alle mie interrogazioni dall'onorevole ministro dei lavori pubblici facendo però due brevi osservazioni.

In primo luogo io lo posso assicurare che i comuni non partecipano in alcun modo agli utili derivanti dall'esercizio della ferrovia da Savona a Torino colla diramazione ad Acqui. Il concorso degli enti locali fu, come già dissi, dato a fondo perduto quando si pose mano alla costruzione della ferrovia; essi hanno rinunciato a qualunque interessenza; e quindi prendo atto della dichiarazione fatta dall'onorevole ministro che non possono essere invitati a concorrere alle spese che occorrono.

Quanto all'abilitare la stazione di San Giuseppe al servizio internazionale non occorre di aspettare che la stazione sia ampliata; ma è cosa che si può e si deve far subito, perchè niente impedisce di farla; e con questa osservazione prendo atto delle dichiarazioni tutte che l'onorevole mi-

nistro si compiace di farmi, nella fiducia che i progetti già preparati saranno posti in esecuzione prontamente, tanto più che si tratta di linee che hanno la più alta importanza militare.

Presidente. Pongo a partito il capitolo 111.

Torrigiani. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Chi ha chiesto di parlare?

Torrigiani. Io.

Presidente. Ma ella è iscritto sul capitolo 113!

Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 111 nella somma di 8,750,000.50.

(È approvato.)

Capitolo 112. Spese in conto capitale sulle ferrovie Romane in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario (*per memoria*).

Capitolo 113. Spese per lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee complementari-Legge 29 luglio 1879, n° 5002, serie seconda, 5 giugno 1881, n° 240, serie terza, 5 luglio 1882, n° 875, serie terza (Spesa ripartita), lire 28,985,100.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto. (*Movimenti*)

Cavalletto. Siamo all'ultimo capitolo e su questo parlerò brevemente. (*Interruzioni — Conversazioni*) Come?

Presidente. Prego di far silenzio e di non interrompere. Proseguo, onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Parlerò assai brevemente per fare poche raccomandazioni.

Primieramente raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di provvedere affinchè la strada ferrata di Portogruaro-Casarsa-Valvasone-Spilimbergo-Gemona, la quale è una di quelle raccomandate dal ministro della guerra, e che provvede inoltre al commercio internazionale, sia eseguita e aperta all'esercizio nel tempo prescritto dalla legge. Se non si provveda per tempo al compimento dei progetti tecnici esecutivi, e all'appalto dei lavori, io credo che non sarà possibile stare nei limiti di tempo fissati dalla legge.

La seconda raccomandazione si riferisce alla strada Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna. Questa strada, quando si discusse la legge delle costruzioni ferroviarie, era stata da me proposta per la terza categoria. Il relatore di allora, l'onorevole Grimaldi, fece eco alle ragioni per le quali io propugnava questa strada nell'interesse del commercio interno, dello internazionale e della difesa dello Stato; ma, per non instabilire allora un precedente di nuove strade di serie, il relatore

non potè annuire alla ammissione di quella linea nella terza categoria, e, pure riconoscendone la evidente importanza, fece la dichiarazione che sarebbe stata compresa fra quelle di quarta categoria. Ora questa strada è urgentemente domandata dalla provincia di Padova, la quale attende la concessione, per mettersi subito all'opera e per eseguirla sollecitamente. Quindi io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi, a questo riguardo, una assicurazione soddisfacente.

La terza raccomandazione si riferisce a una rete di tranvai interprovinciali, per la quale le provincie di Padova e di Venezia hanno fatto una convenzione, che fu recentemente sottoposta all'esame e alla approvazione, nei riguardi della sicurezza pubblica, del Ministero dei lavori pubblici. Spero che, anche a questo riguardo, l'onorevole ministro darà le disposizioni opportune affinchè i voti di quelle due provincie siano, al più presto, esauditi.

Un'ultima raccomandazione debbo fare, e questa è generale; raccomandazione più volte da me ripetuta in questa Camera, ed è che, quando trattasi di nuove costruzioni ferroviarie da eseguirsi in collina o in montagna, si permettano sempre le esplorazioni geologiche; e ciò per ovviare alle eventualità troppo frequenti di liti e di dover qualche volta cambiare i tracciati, per evitare i terreni franosi aumentando di gran lunga la spesa.

Se l'onorevole ministro adotterà costantemente questa massima, vedrà che i progetti esecutivi, nei loro preventivi, corrisponderanno approssimativamente, e forse con qualche risparmio, alla liquidazione finale dei lavori; e non si avranno a lamentare eccessi di spesa, quando i lavori sono finiti. Non occorre citare casi di maggiori spese in causa di progetti tecnici non bene maturati e studiati, sotto ogni riguardo tecnico e geologico; ve ne sarebbero alcuni assai gravi, e ben importanti. Con questa raccomandazione ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

Torigiani. Sarò brevissimo, non perchè il soggetto del quale io voglio trattare non sia importante, ma perchè non amo di far perdere alla Camera nemmeno un minuto di tempo più del necessario. Voglio parlare della costruzione della ferrovia Faenza-Firenze, della cui importanza già è informata la Camera. L'hanno dimostrata tutti gli oratori competenti in materia, quando fu discussa; e dimostrarono allora eziandio che questa linea in-

mente che, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici dell'anno passato, l'onorevole Marselli, la cui competenza in questa materia non può esser messa in dubbio da alcuno, dichiarava questa linea tanto importante, da esser desiderabile di vederla costruita se non prima di tutte le altre, certamente fra le prime.

Orbene, io ho creduto mio dovere, essendo uno dei rappresentanti del collegio da questa linea attraversato, di verificare lo stato dei lavori, ed ho dovuto persuadermi che procedono con grandissima lentezza. Vari tronchi importantissimi non sono ancora accollati; cito ad esempio il tronco Pontassieve-Ronta, quello Ronta-Borgo San Lorenzo, quello Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve, quello San Piero a Sieve-Vaglia.

Io non credo che sia ora opportuno dire le ragioni di questi ritardi che l'onorevole ministro conosce al pari di me. Io mi limito soltanto a raccomandare vivamente all'onorevole ministro di fare tutto il possibile affinchè i lavori procedano colla maggiore sollecitudine.

E giacchè ho facoltà di parlare, dirò ancora brevi parole sopra un'altra questione che ha attinenza con la linea Faenza-Firenze. Ricorderà la Camera che, quando venne in discussione la linea Faenza-Firenze, le opinioni sopra lo sbocco della linea medesima furono varie. Alcuni volevano che dal Borgo San Lorenzo andasse a Firenze; altri che la linea dovesse sboccare a Pontassieve. Prevalse il giustissimo concetto che le grandi linee debbano accennare alle grandi città, e quindi fu preferito il tracciato Borgo San Lorenzo-Firenze.

Ciò non toglie però che il tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve non sia ritenuto importantissimo sotto il punto di vista militare; anzi l'onorevole ministro della guerra ne raccomandò la costruzione, e fu iscritto in quarta categoria.

Ora è a mia notizia che sta costituendosi un consorzio per la costruzione appunto di questo tronco. Io voglio sperare che il Governo farà ogni sforzo per venire in aiuto di questo consorzio, e per sollecitare la costruzione di quella linea.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Io avrei potuto chiedere anche privatamente all'onorevole ministro gli schiarimenti che ora gli chieggo; ma se così avessi fatto, non avrei conseguito l'effetto che mi propongo, cioè di dare alle risposte che vorrà darmi quella notorietà che il caso richiede. E io spero che l'onorevole ministro si vorrà rendere ragione dell'intendimento che mi muove a fargli quest'interrogazione.

Sono ormai tre mesi dacchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato i progetti di cinque tronchi della ferrovia Eboli-Reggio, e propriamente quelli da Castrocuoco a Bonifati. Si sperava quindi di vederli appaltati; corsero anzi voci, forse originate dall'impazienza naturale di quelle popolazioni, che i rappresentanti di alcune società sarebbero acceduti sui luoghi per fare gli appalti. Ma questi appalti non furono ancora stipulati, e ciò per ragioni che io so, e che sono di particolare convenienza di quelle società.

La ragione dell'indugio può essere triplice. Anzitutto, le note esigenze amministrative, delle quali l'onorevole ministro potrebbe rispondermi che qualche cosa debbo io pure saperne; anzi prevedo la sua risposta, vale a dire, che, soddisfatte che siano coteste esigenze, gli appalti saranno banditi.

Potrebbe anche essere, dopo l'accento che oggi ho udito fare ad altri colleghi a proposito di altri capitoli del bilancio, che altra ragione consista in qualche esigenza di bilancio; mi auguro che ciò non sia; e in ogni modo sarebbe una questione troppo grossa, in cui non è ora il caso di entrare, e che potrà essere a tempo debito trattata di proposito.

Resta una terza causa, che è precisamente quella che m'indusse a parlare, e sulla quale prego l'onorevole ministro di volermi dare categorica risposta. Si è fatta correre la voce, voce che io ritengo infondata perchè non saprei deplorarla abbastanza, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse deliberato di soprassedere agli appalti dei tronchi speciali, specialmente delle linee maggiori e di più grande importanza, e differire la costruzione delle linee stesse fino alla soluzione della questione generale ferroviaria.

L'onorevole ministro ricorderà ciò che io privatamente ebbi a dirgli, dando prova, mi lusingo, non solamente di lealtà, ma anche di personale deferenza a lui; che, cioè la costruzione dei pubblici lavori nelle Calabrie è strettamente connessa con una grossa questione sociale, colla questione dell'emigrazione, piaga che travaglia quei poveri paesi. L'onorevole ministro comprenderà che un efficace impulso ai pubblici lavori laggiù, sarebbe un potente diversivo all'emigrazione.

E siccome il ritardo d'un mese negli appalti, il ritardo d'un mese nella consegna dei lavori può voler dire un'invivata di stenti invece che di relativa agiatezza per quelle popolazioni, l'onorevole ministro comprenderà la sollecitudine per la quale io mi sono indotto a parlare, pregandolo di darmi precise risposte che valgano a tranquillare non me, ma quelle popolazioni le quali avendo, forse

un po' inconsultamente, accolto nell'animo loro speranze troppo larghe, ora si sentono accasciate sotto il peso di queste voci che possono essere, e mi auguro che siano, mal fondate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Voci. Non c'è.

Presidente. Perde la sua volta.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cavalletto ha parlato di alcune strade ferrate del Veneto, e specialmente della ferrovia di Portogruaro-Gemona, colla trasversale Treviso-Motta. La linea Portogruaro-Gemona è in via di studio; aggiungo che gli studi procedono bene, di guisa che fra non molto tempo il progetto intero sarà allestito, e potrà essere discusso e deliberato.

Non so se l'onorevole Cavalletto si trovava nell'Aula poco fa quando parlavo delle strade ordinarie. Ho detto allora che una delle ragioni che mi hanno fatto indugiare un po' l'appalto di alcuni tronchi di strade ordinarie è stata appunto di fare esaminare da periti geologi i terreni che questi tronchi dovevano attraversare. Quello che ho detto per le strade ordinarie, l'onorevole Cavalletto può ben comprendere che, a maggior ragione deve intendersi per le strade ferrate, le quali richiedono una solidità di terreno di gran lunga maggiore di quella che si richiede per le strade ordinarie.

Dichiaro anche all'onorevole Cavalletto che esaminerò le domande delle provincie venete relative ai *tramways*, di cui ha parlato, e che farò in modo di dare in proposito una risposta nel più breve tempo possibile.

L'onorevole Torrigiani ha tenuto parola dell'andamento dei lavori della strada ferrata Faenza-Firenze. Alcuni tronchi di codesta strada sono già stati appaltati da parecchio tempo, ma con mediocre risultato, poichè uno degli appaltatori, dopo aver preso l'appalto, non volle mai incominciare i lavori, di guisa che fece perdere parecchio tempo, e poi l'amministrazione si è trovata nella necessità di farlo decadere; ora c'è una lite contro di lui, e intanto i lavori procedono per cura dell'amministrazione.

Gli studi della linea sono tutti compiuti, e gli appalti verranno fatti di mano in mano che gli studi definitivi verranno approvati. Quanto poi al consorzio al quale egli ha alluso, per un piccolo tronco da derivarsi dalla strada Faenza-Firenze per condurlo a Pontassieve, appena sarà questo consorzio

costituito e verrà fatta al Governo una domanda precisa, io la prenderò nella debita considerazione.

Ed ora vengo all'onorevole Del Giudice, il quale ha parlato di una questione molto importante, e che mi sta a cuore, cioè della linea Eboli-Reggio.

Egli, esperto com'è nelle cose dei lavori pubblici, ha dovuto notare che l'indugio frapposto agli appalti non poteva avere che tre ragioni: o ragione di bilancio, o ragione amministrativa, ovvero un criterio nuovo nel regolare la materia delle costruzioni delle strade ferrate complementari. Leviamo subito di mezzo la prima, la ragione di bilancio, poichè anzi è ricchissimo, e se non fosse che per questo non avrei motivo d'indugiare neppure di un giorno l'appalto di quei cinque tronchi. Le esigenze amministrative sono invece la vera ragione dell'indugio; ed a questa se ne connette un'altra, concernente la parte meridionale dell'Eboli-Reggio.

L'onorevole Del Giudice conosce quell'eterna questione della strada di Palmi, la Palmi alta, la Palmi bassa.

Pareva che questa questione fosse per essere risolta dal Consiglio dei lavori pubblici in modo definitivo; ma quel consesso ha creduto invece necessario avere altre notizie sulle condizioni del terreno per dove si dovrebbe svolgere la strada prima di decidere. Il Governo è dunque nella necessità di preparare questi studi, ed io ho nominato una Commissione la quale, fra due o tre giorni, si porrà in viaggio per andare a fare l'esame della località.

Debbo dichiarare poi all'onorevole Del Giudice, che io non intendo punto di subordinare gli appalti alla soluzione della questione del grosso problema ferroviario; tanto è vero che, negli ultimi sei mesi, furono fatti molti appalti di guisa che ora si hanno 160 tronchi appaltati (e noti l'onorevole Del Giudice che parlo solo dei grossi appalti) per le costruzioni ferroviarie, che importano una somma di quasi 400 milioni.

La linea Eboli-Reggio ha una speciale importanza, secondo io penso, anche sotto l'aspetto dell'esercizio, imperocchè, volendo assestare le strade ferrate italiane, è necessario di avere codesta linea.

E tanto sono convinto di questo, che ho voluto accrescere il numero degli ingegneri addetti allo studio di essa. Alcuni già sono stati mandati; ed ora si stanno preparando due nuove squadre, che ai primi del nuovo anno saranno sul luogo, per compilare i progetti dei tronchi che non furono ancora studiati. Così lo studio di tutta la linea pro-

cederà rapidamente, e proseguendo poi di mano in mano a costruirla, si otterrà in un tempo relativamente breve questa nuova grande arteria, la quale, se ha molta importanza locale, ne ha una anche maggiore dal punto di vista politico e anche, secondo me, sotto l'aspetto dell'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

Torrighiani. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e prendo atto delle sue dichiarazioni, ritenendo che il Governo farà quanto è in lui perchè i lavori della linea Faenza-Firenze procedano da ora in avanti con la maggiore sollecitudine.

Son certo anzi, che l'onorevole presidente del Consiglio sarà mio alleato nel desiderare che codesta linea sia costruita colla maggior possibile prontezza.

Quanto alla questione del tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, mi riservo, se sarà il caso, di tornare sulla questione, con quella insistenza che credo si debba sempre avere quando si tratta non di questioni di interesse locale, ma di questioni d'interesse generale del paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Dichiaro che mi gode l'animo di prendere atto delle dichiarazioni di massima che ha fatte l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dichiarazioni che avranno certamente un'eco molto simpatica in quelle lontane provincie.

Però, nella questione speciale, l'onorevole ministro deve essere, forse per essermi io male spiegato, incorso in equivoco.

Egli ha parlato della questione di Palmi. La questione di Palmi si collega ad altri ritardi, cioè all'appalto di tutti i tronchi che sarebbero pronti da Reggio fino a San Ferdinando. Evidentemente, se non si risolve la questione altimetrica di Palmi, non si possono coordinare i due tronchi di accesso, e quindi capisco che si sia dovuto differire l'appalto degli altri tronchi.

Però io ho parlato più specialmente dei tronchi che vanno da Castrocuoco a Bonifati; e io ricordo all'onorevole ministro che c'è urgenza d'iniziare questi lavori, non tanto nello scopo della costruzione della linea, quanto nello scopo di dar lavoro a quelle popolazioni, e per avere quei 70 o 80 chilometri, non so bene, pronti al momento opportuno, quando la linea si aprirà all'esercizio. Quindi pregarei l'onorevole ministro di tornare sulla questione, e di persuadersi che i cinque tronchi dei quali ho parlato, e che il Consiglio superiore de-

avori pubblici ha già approvato da qualche tempo, non hanno niente che fare colla questione di Palmi; e che, anche quando sia risolta la questione del tronco che va da Reggio fino a San Ferdinando, tronchi da Castrocucco a Bonifati costituiranno sempre una questione a parte.

E io ripeto la preghiera all'onorevole ministro di volere affrettare gli appalti di questi cinque tronchi speciali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Una sola parola. L'onorevole ministro ha risposto soddisfacentemente a tre mie raccomandazioni; ha sorvolato sulla quarta, cioè su quella della nuova ferrovia Campo Sampiero-Castelfranco-Montebelluna, ferrovia che interessa grandemente non soltanto Padova e la sua provincia, ma anche parte di quelle di Treviso e di Belluno, e l'Italia centrale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io non aveva frainteso la domanda dell'onorevole Del Giudice. Alcuni di codesti tronchi possono essere appaltati presto; uno, ben difficilmente, perchè non ha nessuna congiunzione cogli altri.

Ma io ho voluto sovrabbondare nel rispondere alla sua domanda, coll'estendere la mia risposta anche all'altra parte della linea Eboli-Reggio, senza di che non avrei potuto fare l'argomentazione che ho fatta, a proposito di tutta intera la linea.

All'onorevole Cavalletto poi soggiungerò che il progetto della strada Campo Sampiero-Montebelluna è già approvato dal Consiglio delle strade ferrate, e che io non ho nessuna difficoltà di farne la concessione.

Presidente. Pongo a partito il capitolo 113 collo stanziamento di lire 28,985,100.

(È approvato.)

(Alcuni deputati si avviano per uscire dall'aula.)

Onorevoli colleghi, li prego di stare a posto. Ieri ho promesso che saremmo rimasti fino alle otto. Lascino che mantenga la mia parola. (Bene!)

(È approvato senza discussione il seguente riassunto:)

Totale del titolo I. — *Spesa ordinaria*, lire 34,810,647 90.

Totale del titolo II. — *Spesa straordinaria*, lire 49,212,557 56.

Insieme (*Spesa ordinaria e straordinaria*), lire 84,023,205 46.

Dichiarasi chiusa la votazione.

Presidente. Dichia o chiusa la votazione.

Discussione del bilancio del Ministero della guerra.

Presidente. Ora dunque procederemo alla discussione della parte della tabella *B* concernente il Ministero della guerra.

Titolo I. — *Spesa ordinaria*. — Categoria prima. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero - Personale (*Spese fisse*).

Somma proposta dal Ministero, lire 795,300; dalla Commissione, lire 787,200.

Chiedo all'onorevole ministro della guerra se accetti la proposta della Commissione, o se mantenga la propria.

Ferrero, ministro della guerra. Accetto la proposta della Commissione.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento concordato fra il Ministero e la Commissione in lire 787,200.

(È approvato.)

Capitolo 2. Ministero. — *Spese d'ufficio*. — Somma proposta dal Ministero, lire 40,000; dalla Commissione, lire 33,500.

Chiedo all'onorevole ministro se accetti la proposta della Commissione, o se mantenga la propria.

Ferrero, ministro della guerra. Accetto la proposta della Commissione.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento di lire 33,500 concordato fra Ministero e Commissione.

(È approvato.)

Capitolo 3. Dispacci telegrafici governativi e spese di trasporto postale (*Spese d'ordine*), lire 17,500.

(È approvato.)

Capitolo 4. Casuali, lire 125,000.

(È approvato.)

Spese per l'esercito. Capitolo 5. Stati maggiori e comitati.

Somma proposta dal Ministero, lire 1,882,600. Somma proposta dalla Commissione, lire 1,871,200.

Chiedo al ministro se accetti la proposta della Commissione, o se mantenga la propria.

Ferrero, ministro della guerra. Accetto la proposta della Commissione.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento concordato fra il Ministero e la Commissione nella somma di lire 1,871,200.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli fino al 10 inclusivamente:)

Capitolo 6. Corpi di fanteria, lire 21,574,400.

Capitolo 7. Corpi di cavalleria, lire 4,199,800.

Capitolo 8. Armi di artiglieria e Genio, lire 6,946,800.

Capitolo 9. Carabinieri reali, lire 9,688,800.

Capitolo 10. Corpo veterani ed invalidi, lire 297,800.

Capitolo 11. Corpo e servizio sanitario, lire 870,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Raccomando all'onorevole ministro della guerra l'istituzione fra noi della Croce Rossa, la quale in Italia è appena al principio, e di prendere quei provvedimenti che valgano a svolgere questa istituzione.

Se occorressero danari per provvedere i comitati locali e per fornire i modelli, spero che non si rifiuterà.

Noi siamo molto indietro a questo proposito; l'Austria è molto più avanti; facciamo dunque qualche cosa anche noi.

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

Ferrero, ministro della guerra. Accetto la raccomandazione dell'onorevole Cavalletto, raccomandazione che corrisponde perfettamente alle intenzioni del Ministero, il quale tiene molto allo sviluppo di questa istituzione. Essendosi dovuto elaborare un progetto di statuto, furono necessarie molte trattative, nè siamo ancora riusciti a far funzionare questa istituzione. Ma le cose sono bene avanti, e spero che tra non molto si potrà avere un risultato positivo.

Cavalletto. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra.

Presidente. Pongo a partito il capitolo 11, collo stanziamento di lire 870,500.

(È approvato.)

Capitolo 12. Corpo del commissariato e personali contabili pei servizi amministrativi.

Somma proposta dal Ministero lire 1,258,300. Somma proposta dalla Commissione, lire 1,300,269 e centesimi 20.

Domando all'onorevole ministro se accetti la proposta della Commissione o se mantenga la propria.

Ferrero, ministro della guerra. Accetto la proposta della Commissione.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 12 nella somma proposta dalla Commissione di li e 1,300,269 20.

(È approvato, e lo sono del pari senza discussione i seguenti fino al 17 inclusivamente:)

Capitolo 13. Scuole militari pel reclutamento degli ufficiali e sott'ufficiali, lire 1,379,600.

Capitolo 14. Quota spesa mantenimento degli allievi delle scuole militari corrispondente alla retta a loro carico da versarsi all'erario (Spesa d'ordine), lire 1,050,000.

Capitolo 15. Scuole militari complementari, lire 453,300.

Capitolo 16. Compagnie di disciplina e stabilimenti penali militari, lire 483,600.

Capitolo 17. Personale dell'istituto geografico militare, lire 166,900.

Capitolo 18. Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e Genio: somma proposta dal Ministero, lire 986,200; somma proposta dalla Commissione, lire 945,700.

Domando all'onorevole ministro se accetti la somma proposta dalla Commissione, o se mantenga la propria.

Ferrero, ministro della guerra. Accetto la somma proposta dalla Commissione.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 18 nella somma concordata tra Ministero e Commissione, lire 945,700.

(È approvato, e lo sono del pari senza discussione i seguenti fino al 43 inclusivamente)

Capitolo 19. Personale della giustizia militare, lire 244,300.

Capitolo 20. Assegni agli ufficiali in aspettativa ed in disponibilità e per gli ufficiali in posizione ausiliaria (Spese fisse), lire 571,000.

Capitolo 21. Assegni agli ufficiali in congedo ed agli uomini di classi in congedo chiamati all'istruzione, lire 506,200.

Capitolo 22. Indennità di viaggio per l'esercito permanente, per i personali civili, pei movimenti collettivi della milizia mobile e spese varie di trasporto, lire 807,800.

Capitolo 23. Vestiario e corredo alle truppe, e spese dell'opificio e dei magazzini centrali, lire 12,876,500.

Capitolo 24. Pane alle truppe e spese relative, lire 8,285,400.

Capitolo 25. Foraggi ai cavalli dell'esercito, lire 7,352,900.

Capitolo 26. Casermaggio per le truppe, retribuzioni ai comuni per alloggi militari ed arredi d'alloggi e d'uffici militari, lire 2,091,000.

Capitolo 27. Viveri alle truppe, lire 11,728,200.

Capitolo 28. Manutenzione dei materiali vari di mobilitazione, studi ed esperienze relative, spese di spedizione di documenti di mobilitazione, acquisto di campioni, modelli, ecc., rinnovazione e manutenzione delle bandiere dei forti, lire 31,000.

Capitolo 29. Rimonta e spese dei depositi di allevamento di cavalli, lire 4,344,300.

Capitolo 30. Materiale e stabilimenti d'artiglieria, lire 3,014,700.

Capitolo 31. Materiale e lavori del Genio militare, lire 2,333,300.

Capitolo 32. Fitti d'immobili ad uso militare (Spese fisse), lire 350,000.

Capitolo 33. Spese per l'istituto geografico militare, per le biblioteche militari, per pubblicazioni militari periodiche ed altre, lire 98,300.

Capitolo 34. Spese di giustizia criminale militare (Spesa obbligatoria), lire 13,500.

Capitolo 35. Ordine militare di Savoia, lire 98,900.

Capitolo 36. Rimborsi per trasferte ed incarichi speciali, lire 47,500.

Capitolo 37. Materiale sanitario, lire 223,000.

Categoria quarta. — *Partite di giro.* — Capitolo 38. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio d'amministrazioni governative, lire 2,102,807 16.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese per l'esercito.* — Capitolo 39. Carta topografica generale d'Italia (Spesa ripartita), lire 175,000.

Capitolo 40. Fabbricazione di fucili e moschetti modello 1870, relativi accessori, oggetti di buffetterie e trasporto dei medesimi — Nuovi alzi per fucili e moschetti. Cartucce per moschetti di cavalleria (Spesa ripartita), lire 3,200,000.

Capitolo 41. Approvvigionamenti di mobilitazione, riparazioni e trasporto dei medesimi (Spesa ripartita), lire 1,250,000.

Capitolo 42. Fabbricati per istituti e nuovi stabilimenti militari (Spesa ripartita) *per memoria.*

Capitolo 43. Ultimazione del fabbricato a sede del Ministero della guerra (Spesa ripartita) *per memoria.*

Spese per fortificazioni ed opere a difesa dello Stato. — Capitolo 44. Diga attraverso il golfo della Spezia ed opere di fortificazioni a difesa marittima e terrestre del golfo stesso (Spesa ripartita) *per memoria.*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

Maurigi. Ho chiesto di parlare unicamente per rivolgere una preghiera all'onorevole ministro della guerra.

Sono parecchi anni che, molto opportunamente, il Ministero della guerra determinò l'abbandono di alcune delle vecchie fortezze che esistevano in Sicilia. Per alcune, come ad esempio per quella di Siracusa, il Ministero della guerra, cedendole al demanio, stabili per espressa condizione che in un dato numero di anni quelle vecchie fortificazioni dovessero essere demolite; altrimenti, anzichè essere una base di difesa, potrebbero essere una base di offesa per lo Stato.

È a mia notizia che quelle giuste condizioni con cui il Ministero cedette questi fortilizi, non sono state adempiute, nè si ha speranza che lo siano in breve tempo. La preghiera che rivolgo all'onorevole ministro della guerra è dunque che egli voglia prendere conto dell'esecuzione delle stipulazioni sancite per la pronta scomparsa di questi antichi fortini, e di curare che in breve tempo siano eseguite là dove non lo furono ancora.

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

Ferrero, ministro della guerra. Terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Maurigi, ed esaminerò le questioni che ad essa si riferiscono.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

Maurigi. Ringrazio l'onorevole ministro.

Presidente. Pongo a partito il capitolo 44 testè letto.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti fino al 51 inclusivamente.)

Capitolo 45. Acquisto di materiale d'artiglieria da campagna e relativo trasporto (Spesa ripartita), lire 400,000.

Capitolo 46. Armamento delle fortificazioni. Materiali per artiglieria da fortezza (Spesa ripartita), lire 2,100,000.

Capitolo 47. Fabbricazione di artiglierie di gran potenza a difesa delle coste, provviste e trasporti relativi (Spesa ripartita), lire 1,200,000.

Capitolo 48. Costruzione nuovi per acquartieramenti - Trasformazione di fabbricati ad uso di caserme-panifici (Spesa ripartita), lire 430,000.

Capitolo 49. Costruzioni di magazzini, sale d'armi, poligoni e piazze d'armi (Spesa ripartita), lire 463,600.

Capitolo 50. Lavori, strade, ferrovie ed opere militari (Spesa ripartita) *per memoria.*

Capitolo 51. Lavori a difesa delle coste. (Spesa ripartita) *per memoria*.

Capitolo 52. Fortificazioni di Roma (Spesa ripartita), lire 1,400,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Araldi.

Araldi. Poche parole debbo dire per una dichiarazione. Sull'argomento del capitolo 52 (fortificazioni di Roma) e del capitolo 53 (forti di sbarramento e lavori di difesa dello Stato) io avrei molte e gravi, anzi gravissime, osservazioni da fare all'onorevole Ministro della Guerra e da sottoporre al giudizio della Camera. Ciò dovrei fare tanto per debito di coscienza, quanto per mio dovere strettissimo di militare e di deputato.

Ma la fretta estrema con la quale dobbiamo discutere questo bilancio transitorio, che va fino al 30 giugno 1884, non può permettere nemmeno il principio di quella vasta discussione che intenderei di sollevare, per ottenere che la difesa delle nostre frontiere e della nostra capitale non fosse tanto difettosa quanto credo che sia, e servisse invece a garantire assai meglio, e quanto umanamente e realmente è possibile, il nostro paese. Quindi, in questa ristrettezza di tempo, io sono costretto ad astenermene; ma dichiaro di astenermi per ora soltanto dal muovere tale gravissima questione, e che mi riservo di sollevarla e trattarla con la opportuna larghezza, o in occasione del bilancio definitivo 1884-1885, od in occasione di una qualche proposta di legge per nuovi fondi per le fortificazioni del Regno.

Ferrero, ministro della guerra. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Ferrero, ministro della guerra. Io sono a disposizione dell'onorevole Araldi. Non posso però trattenermi dall'esprimere il dispiacere che ho provato nell'udire affermare da lui che le nostre fortificazioni sono difettose. Io non posso ammettere questo, poichè quelle fortificazioni non le fa il ministro della guerra, ma le fanno ingegneri competentissimi. Padrone poi l'onorevole Araldi di dire quello che vuole; ma ripeto che mi ha fatto senso doloroso che egli abbia detto al paese, che tutte le fortificazioni che si fanno sono difettose.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Araldi.

Araldi. Se io ho qualificate difettose le nostre fortificazioni, l'ho fatto secondo il mio giudizio, onorevole ministro. Ma adesso non è il tempo di intavolare una questione troppo vasta; la fare-

mo a suo tempo; e intanto l'onorevole ministro può tenere del mio povero giudizio quel conto che vuole e crede.

Presidente. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito lo stanziamento del capitolo 52 nella somma di lire 1,400,000.

(È approvato.)

Capitolo 53. Forti di sbarramento e lavori di difesa dello Stato (Spesa ripartita), lire 900,000.

Onorevole Araldi, ella era iscritto anche in questo capitolo.

Araldi. Ripeto la medesima riserva fatta pel capitolo 52.

Presidente. Sta bene.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito lo stanziamento del capitolo 53 in lire 900,000.

(È approvato.)

Riassunto. Totale del titolo I — *Spesa ordinaria*, lire 109,312,476 36.

(È approvato.)

Totale del titolo II — *Spesa straordinaria*, lire 11,518,600.

(È approvato.)

Insieme (*Spesa ordinaria e straordinaria*), lire 120,831,076 36.

(È approvato.)

Discussione del bilancio della marineria.

Presidente. Passeremo alla parte della tabella B, che concerne il Ministero della marineria. (*Alcuni deputati s'avviano per uscire*)

Onorevoli colleghi, li prego di ritornare ai loro posti; mi aiutino ad andare avanti!

(*Si approvano senza discussione tutti i seguenti capitoli del bilancio:*)

Titolo I. - *Spesa ordinaria*. — Categoria prima — *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Ministero-Personale (Spese fisse), lire 274,267 50.

Capitolo 2. Ministero — Spese d'ufficio, lire 13,500.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina (Spese fisse), lire 13,500.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine), lire 6900.

Capitolo 5. Casuali, lire 52,500.

Spese per la marina mercantile. Capitolo 6.

Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse), lire, 467,327.

Capitolo 7. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima, lire 45,000.

Capitolo 8. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse), lire 9,000.

Capitolo 9. Assegni al personale - Manutenzione di galleggianti - Spese per mobili, attrezzi, medaglie, casermaggio, periti, interpreti, operazioni di leva - Sussidi, lire 72,000.

Capitolo 10. Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario, e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali giusta la legge 24 maggio 1877, numero 3919 (Spesa obbligatoria), lire 40,000.

Spese per la marina militare. Capitolo 11. Navi in armamento, in disponibilità ed in allestimento, lire 1,400,000.

Capitolo 12. Stato maggiore generale della regia marina, lire 1,044,782.

Capitolo 13. Corpo del Genio navale, lire 316,262 e 50 centesimi.

Capitolo 14. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 373,238.

Capitolo 15. Corpo sanitario militare marittimo, lire 206,300.

Capitolo 16. Corpo reali equipaggi, lire 2,407,072 e centesimi 50.

Capitolo 17. Personale civile tecnico e contabile, lire 453,740.

Capitolo 18. Carabinieri reali, lire 108,730 30.

Capitolo 19. Viveri, lire 1,905,000.

Capitolo 20. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione, lire 40,000.

Capitolo 21. Giornate di cura e materiali di ospedale, lire 115,000.

Capitolo 22. Distinzioni onorifiche, lire 15,500.

Capitolo 23. Carbon fossile ed altri combustibili, lire 1,300,000.

Capitolo 24. Personale pel servizio dei fabbricati della regia marina, lire 70,145.

Capitolo 25. Istituti di marina, lire 135,908.

Capitolo 26. Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale da versarsi all'erario (Spesa d'ordine), 66,000 lire.

Capitolo 27. Servizio scientifico - Personale, lire 33,920 50.

Capitolo 28. Servizio scientifico - Materiale, lire 57,450.

Capitolo 29. Spese di giustizia (Spesa obbligatoria), lire 15,000.

Capitolo 30. Noli, trasporti e missioni, 177,070 lire.

Capitolo 31. Materiale per la manutenzione del naviglio esistente, lire 2,450,000.

Capitolo 32. Mano d'opera per la manutenzione del naviglio, lire 1,250,000.

Capitolo 33. Artiglierie, armi subacquee ed armi portatili, lire 1,550,000.

Capitolo 34. Conservazione dei fabbricati militari marittimi, lire 500,000.

Capitolo 35. Riproduzione del naviglio - Continuazione dell'allestimento delle navi da guerra di 1ª classe *Italia* e *Lepanto* - Continuazione della costruzione delle tre navi da guerra di 1ª classe *Ruggero di Lauria*, *Francesco Morosini* e *Andrea Doria* - Allestimento della navi di 2ª classe *Amerigo Vespucci* e *Savoia* - Continuazione della costruzione e dell'allestimento successivo di 2 navi da guerra di 2ª classe arieti-torpediniere *Etna* e *Vesuvio* e costruzione di un'altra - Continuazione della costruzione e dell'allestimento delle due navi da guerra di 3ª classe *Provana* e *Veniero* - Costruzione di altre due navi da guerra di 3ª classe - Costruzione dello scafo di un avviso-rimorchiatore e delle sue caldaie, lire 8,750,000.

Categoria quarta — *Partite di giro.* — Capitolo 36. Fitto di beni demaniali destinati in uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 1,115,288 26.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 37. Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse), lire 63,049.

Spese per la marina militare. — Capitolo 38. Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n° 35 (Spesa ripartita), lire 1,500,000.

Capitolo 39. Costruzione di un arsenale marittimo a Taranto (Spesa ripartita), lire 1,150,000.

Capitolo 40. Costruzione di un bacino di radobbo, ecc., nell'arsenale di Spezia (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 41. Costruzione di una grue idraulica, sistemazione di banchine, ecc., nell'arsenale di Venezia (Spesa ripartita), lire 150,000.

Riassunto. Titolo I. — *Spesa ordinaria*, lire 26,850,401 56.

(È approvato.)

Titolo II. — *Spesa straordinaria*, lire 2,963,049.

(È approvato.)

Insieme (*Spesa ordinaria e straordinaria*), lire 29,813,450 56.

(È approvato.)

Presidente. Verrebbe ora la parte dell'allegato B relativa al ministero di agricoltura e commer-

cio; ma essendo indisposto l'onorevole ministro, rimanderemo a domani il seguito della discussione.

La seduta è levata alle ore 6,50.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Votazione di ballottaggio, qualora occorra, per la nomina dei commissari di vigilanza sopra le amministrazioni: della Cassa dei depositi e prestiti; del Fondo per il culto e dell'Asse ecclesiastico di Roma.

2° Seguito della discussione del bilancio di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario dal 1 gennaio al 30 giugno 1884. (134)

3° Dichiarazione di pubblica utilità pei lavori di riordinamento della piazza detta del Municipio in Napoli; e alienazione di stabili demaniali. (165) (*urgenza*)

4° Proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione. (153) (*urgenza*)

5° Proroga dell'esercizio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e romane. (162) (*urgenza*)

6° Proroga dei termini stabiliti per l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane. (166) (*urgenza*)

7° Leva marittima sui giovani nati nel 1863. (151) (*urgenza*)

8° Acquisto di un palazzo in Bukarest per la Legazione Italiana. (152) (*urgenza*)

9° Seguito della discussione del disegno di legge: " Modificazioni delle leggi vigenti sulla istruzione superiore del Regno. " (26)

10° Stato degli impiegati civili. (68)

11° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

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

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