

## CCLXIII.

## 2ª TORNATA DI VENERDÌ 9 MAGGIO 1884

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Sul processo verbale parla il deputato Chimirri e sull'ordine del giorno il deputato Cavalletto. = Giuramento del deputato Lorenzini. = Seguito della discussione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1884-85 — Parlano i deputati Del Giudice, Perelli, Cavalletto, Giordano, Cerulli, Nocito, Panattoni, Lacava relatore, Savini, Baccarini, La Porta, presidente della Commissione generale del bilancio e Nerco. = Il ministro della pubblica istruzione si riserva di rispondere alla interrogazione del deputato Giovagnoli circa il restauro della basilica di San Marco in Venezia ed a quella dei deputati Bovio e Cavallotti circa i fatti dell'Università di Napoli. = Il presidente annunzia essere stato trasmesso alla Presidenza il verbale della elezione contestata del 2º collegio di Bari e dà lettura di due interrogazioni, una del deputato Boneschi per conoscere se il ministro di agricoltura e commercio intenda mantenere il disegno di legge sulla caccia presentato dall'onorevole Berti e l'altra del deputato Pais così formulata: Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli presidente del Consiglio e ministro delle finanze per conoscere: 1º Quali disposizioni abbiano date o credono di dare per diminuire il malessere prodotto nella Sardegna dalle numerose devoluzioni al Demanio, e per correggere e rettificare il catasto; 2º Quali provvedimenti intendono prendere per alleggerire la proprietà fondiaria dall'eccessiva gravanza delle imposte — Il presidente del Consiglio si riserva di rispondere. = Sull'ordine del giorno parlano i deputati Damiani, Picardi, Capo e Panattoni.*

La seduta incomincia alle 2,5 pomeridiane.

**Di San Giuseppe**, segretario, legge il processo verbale della tornata di ieri.

**Chimirri**. Chiedo di parlare.

**Presidente**. L'onorevole Chimirri ha facoltà di parlare sul processo verbale.

**Chimirri**. Ieri, sul principio della seduta, non era nell'Aula, quando l'onorevole Maffi chiese a che punto si trovava la relazione sul disegno di legge intorno alla responsabilità dei padroni per gli infortuni sul lavoro. Assicuro la Camera che la relazione non solo è stampata, ma anche distribuita. *(Bene!)*

**Presidente**. L'onorevole Maffi è presente? *(No.)*

Si farà annotazione di questa osservazione dell'onorevole Chimirri nel processo verbale della tornata di oggi.

Se non vi sono altre osservazioni in contrario, il processo verbale della tornata di ieri è approvato.

## Congedi.

**Presidente**. Chiedono congedo: l'onorevole Pasolini, di giorni 4, l'onorevole Brunialti, di 7.

*(Sono conceduti.)*

**Leggesi una comunicazione del presidente del Comitato per la Esposizione italiana in Torino, relativa ad un voto della Camera.**

**Presidente.** Dalla presidenza del Comitato per la Esposizione generale italiana in Torino è pervenuta la seguente comunicazione:

“ Onorevole signor presidente,

“ Ebbi l'onore di comunicare in seduta di oggi al Comitato esecutivo la nota della E. V., con la quale mi si dava comunicazione dell'ordine del giorno proposto dai deputati Pasquali, Di Rudini ed altri, e votato dalla Camera dei deputati nella seduta del 2 corrente.

“ Il Comitato unanime mi diede incarico di esternare all'E. V., perchè voglia comunicarli alla Camera, i suoi sentimenti di profonda ed inalterabile riconoscenza per tanto onore impartitogli, nel quale esso e tutti i valenti collaboratori dell'opera sua trovano per certo il più grande e gradito compenso delle comuni fatiche, ispirate all'amore della patria ed alla convinzione di far cosa utile e decorosa per essa.

“ La rappresentanza del paese dirigendoci una così solenne manifestazione del suo gradimento ci assicura che non ci siamo ingannati, e noi ne prendiamo atto con viva compiacenza e con sincera gratitudine.

“ Accolga l'E. V. i sensi di devozione ed ossequio, con cui ho l'onore di protestarmi.

“ Pel Comitato esecutivo,

“ *Devotissimo*

“ T. VILLA, presidente ”

**Proposta del deputato Cavalletto sull'ordine del giorno.**

**Cavalletto.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**Cavalletto.** Domando che il disegno di legge, cui testè accennò l'onorevole amico e collega Chimirri, relativo agli infortuni sul lavoro, sia iscritto nell'ordine del giorno con dichiarazione d'urgenza.

**Presidente.** Onorevole Cavalletto, appena che la relazione dell'onorevole Chimirri sia stata distribuita...

**Cavalletto.** È già distribuita.

**Presidente.** Allora ella propone che sia iscritto con urgenza nell'ordine del giorno.

**Cavalletto.** Sì signore.

**Presidente.** Se non ci sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole Cavalletto s'intende approvata.

(È approvata.)

**Giuramento del deputato Lorenzini.**

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

**Lorenzini.** Giuro.

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

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884-85.

Ha facoltà di parlare nella discussione generale, ieri interrotta, l'onorevole Del Giudice.

**Del Giudice.** Mio intendimento è di sottoporre alle considerazioni del Governo e della Camera alcune osservazioni, che mi sembrano gravissime e meritevoli della più accurata loro attenzione, e ciò a proposito di alcuni fatti, a mio avviso assai rilevanti.

Premetto ch'io crederei davvero di meritare biasimo se, parlando sul bilancio dei lavori pubblici, non dicessi qualche parola su taluna delle questioni sollevate e maestrevolmente trattate nell'accurata relazione, scritta dall'egregio mio amico onorevole Lacava.

La prima questione che ha richiamato la mia attenzione è la riforma degli organici del personale dell'amministrazione centrale. L'onorevole Lacava il quale, pare a me in questa relazione ha con forma abilmente sottile manifestato spesso e su non lievi questioni la sua disapprovazione, riguardo a queste modificazioni degli organici, ha accampato dei dubbi e fatte delle riserve.

Con la proposta riforma i capi di divisione a settemila lire sono da tre portati a cinque, e quelli a seimila, sono ridotti a quattro; i capi di sezione a cinque mila lire, da 10 che erano sono portati a 12, quelli a 4500, da 11 scendono a 9. E così di seguito. In sostanza è aumentato il numero dei funzionari nelle classi superiori, ed è diminuito nelle classi inferiori.

Però questo rimaneggiamento, direi quasi, non porta variazioni nel bilancio, perchè a sopperire alle maggiori spese soccorrono i fondi pei diurnisti già aboliti.

Io sono, a proposito del miglioramento degli stipendi dei funzionari pubblici, un antico e convinto sostenitore della tesi assolutamente opposta a quella che veggio informare il concetto dell'onorevole ministro. Ricordo di aver propugnato questa mia idea anche nel Consiglio di presidenza della Camera quando avevo l'onore di farne parte. Secondo il mio concetto, il miglioramento degli stipendi dei pubblici funzionari dovrebbe seguire la ragione inversa della misura degli stipendi. Io non dico già che in Italia i funzionari, di qualsiasi grado siano lautamente pagati. Tutt'altro. Però debbo osservare che i modesti funzionari, che sono poi in sostanza i lavoratori veri delle pubbliche amministrazioni, e che ne occupano i gradi infimi, risolvono per verità un problema, la cui soluzione sembra addirittura inverosimile. Basta considerare che ci sono impiegati d'ordine, con numerosa famiglia, che non hanno che 1500 lire di stipendio all'anno.

Io comprendo che sarebbe desiderabile che tutti i capi-divisione avessero lo stipendio di 7000 lire, che è uno stipendio appena adeguato alle funzioni che essi compiono, e al decoro che debbono conservare; ma quando le condizioni del bilancio sventuratamente non permettono l'applicazione di questo concetto, non crede l'onorevole ministro che sia giustizia di accrescere piuttosto di qualche centinaio di lire gli stipendi minimi, anziché di qualche 500 o 1000 lire gli stipendi maggiori?

Ed infatti io non comprendo quale utilità possa recare all'amministrazione, che ci sieno cinque capi di divisione invece di tre, pagati a 7000 lire, 11 capi di sezione invece di 10 pagati a 5000 lire; e così via discorrendo per gli altri. Io credo invece che sarebbe molto più proficuo se venissero migliorati un poco gli stipendi dei funzionari inferiori, perchè, vedendosi incoraggiati, lavorerebbero con maggior lena, e più scervri dalle preoccupazioni domestiche.

Trovo conveniente molto la parificazione ch'è stata fatta, come era di diritto, nello stipendio del capo della biblioteca che, pure essendo capo di sezione, era pagato a 4000 lire, mentre che lo stipendio dei capi sezione della seconda classe è di lire 4500.

Debbo unirmi anche alla riserva dell'onorevole relatore circa la disparità di trattamento ch'è stata fatta al personale della ragioneria, con evidente contraddizione al criterio tenuto dall'onorevole ministro per il personale amministrativo, cioè della piramide rovesciata, come dice l'onorevole relatore.

Un'altra osservazione, che mi pare evidente,

concerne il pericolo al quale si va incontro colla diminuzione degli impiegati d'ordine e dei computisti. Nel Ministero dei lavori pubblici ci sono 21 sezioni e secondo la proposta pianta dell'organico, non ci saranno che 22 impiegati d'ordine. Ma, onorevole ministro, al gabinetto qualcheduno dovrà averne; alla biblioteca qualcheduno dovrà esservi; resterebbe quindi meno di un impiegato d'ordine per ciascuna sezione. Io ricordo, che il bisogno maggiormente sentito nelle divisioni era appunto d'impiegati d'ordine, che pure essendo in maggior numero di quello cui vengono ora ridotti, erano poi anche rinforzati dai diurnisti, che ora spariscono. Ella m'insegna che ci sono divisioni in cui il lavoro è tale che occorre più d'un impiegato d'ordine per sezione. E valga lo stesso per i computisti che sono ridotti anche ad un numero inferiore.

Questo che conseguenza porta? Quello che l'onorevole relatore accenna come un sospetto, come un dubbio, per me è una certezza. Ora si migliora la condizione degli impiegati superiori, diradando le file degli inferiori; fra un anno o due, o per amore o per forza, bisognerà aumentare il numero degli impiegati d'ordine e dei computisti, per imprescindibili esigenze di servizio.

Allora evidentemente non si potrà toccar più agli stipendi antecedentemente migliorati, perchè sono dei diritti acquisiti, e bisognerà subire la conseguenza di aumentare il personale inferiore.

Questo porta al solito risultato, che è stato parecchie volte lamentato, cioè che, con provvedimenti di tal natura si finisce con l'aumentare, invece che col semplificare il personale dell'Amministrazione.

Ora vorrei dire anch'io una parola su di una questione assai grave, sollevata nella relazione, cioè sulla importanza che potrà avere in realtà la spesa per la costruzione delle ferrovie complementari, partendo dal fatto che si è speso nella costruzione della Novara-Pino, una somma quasi doppia di quella che era stata preventivata.

Non si meravigli la Camera che, dopo che ieri un maestro del valore dell'onorevole Baccarini, ha trattato questa questione, osi oggi un modesto dilettante, quale io sono, di metter bocca sullo stesso argomento.

L'onorevole Baccarini, con la capacità che tutti gli riconoscono, dimostrò evidentemente le ragioni intrinseche della differenza tra il preventivo e il consuntivo della Novara-Pino.

Io vorrei recare qualche esempio, che mi pare molto utile, per rendere più facilmente compren-

sibile il vero stato della questione a coloro, che non sono in quest'Aula beninteso, i quali non hanno troppa pratica di questa faccenda. E ciò perchè le gravi parole dell'onorevole Lacava non sono se non l'eco di quello che da due anni sentiamo ripeter sempre, cioè dell'incertezza, del pericolo circa il risultato finale nella costruzione delle linee complementari.

Io credo che in sostanza si possa essere abbastanza tranquilli su questi risultati finali.

Mi valga qualche esempio. La linea Teramo-Giulianova, già costruita, era preventivata per 4,200,000 lire ed è costata invece 2,400,000 lire; appunto la metà della spesa preventivata, come per la Novara-Pino si è verificata la ragione inversa del doppio.

L'onorevole Lacava potrà eccepirmi: ma la Teramo-Giulianova è una linea di poca importanza, importa una spesa di pochi milioni, mentre ben altra cosa è la linea Novara-Pino, che importa molti milioni di più.

Io potrei rispondergli, che la differenza della spesa non sposta l'argomentazione, tuttavia citerò ancora un esempio d'importanza maggiore. L'accennò ieri lo stesso onorevole Baccarini; sulla linea Eboli-Reggio i tronchi da Castrocuoco a Longobardi, 9 tronchi, di una percorrenza di un centinaio di chilometri, studiati coi criterii esposti da quel valoroso ingegnere che è il cav. Cornaglia, direttore dell'ufficio tecnico di Reggio di Calabria, ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, abbandonando l'antico concetto di massima, hanno dato risultati assolutamente inaspettati, cioè del 40 o 45 per cento di meno della somma prevista. Ed ho ragione di credere, che nel proseguirsi gli studi di quei tronchi, questa ragione non sarà notevolmente variata.

Ma in sostanza la morale di tutte queste osservazioni qual'è?

Lo Stato non può costruire, non sa costruire, costruisce male, spende molto. Va bene, il quarto d'ora porta questo. Ma tutti gli onorevoli colleghi ed il signor ministro, e l'amico mio Lacava, espertissimo in queste questioni, vorranno ricordare altri esempi di costruzioni commesse all'industria privata con risultati veramente poco soddisfacenti.

La Pontebba fu affidata all'industria privata; ma la Società assuntrice andò a male, come non di rado succede, e lo Stato, che è sempre l'ultimo pagatore, dovè intraprendere esso la costruzione. Che ne seguì? La linea che avrebbe dovuto costare in cifra tonda 14 milioni, ne costò 27. La storia delle Liguri è nota a tutti. La Società as-

suntrice delle Liguri non era mica una Società da dozzina, era nientemeno che il Credito mobiliare, quel Credito mobiliare, che oggi è la chiave di volta delle nuove convenzioni. Ebbene, lungo il periodo delle costruzioni, il Credito mobiliare si accorse di aver fatto un cattivo affare. Imperocchè mentre, mi pare, le previsioni erano che la linea dovesse costare 480,000 lire al chilometro, in definitiva ne costò (parlo sempre in cifra tonda) 700,000. Ebbene, a metà cammino, il Credito mobiliare trovò modo che lo Stato, al solito, assumesse la costruzione della linea.

Si vede dunque bene che a questo proposito non bisogna preoccuparsi molto di quello che è accaduto per la Novara-Pino, dove si fecero altri lavori cui da prima non si pensava. Poniamo che sulla Eboli-Reggio, per sopire una contesa esistente, all'andamento littoraneo se ne aggiungesse un altro per la Valle del Mesino; in questo caso invece di spendere 220 milioni, se ne spenderebbero 250.

Passo ad un altro argomento, che pure fu accennato dall'onorevole Baccarini ieri, o che io mi permetto di ripetere, perchè a prescindere dagli interessi che ho il dovere di sostenere e propugnare, vi è mischiato un poco l'amor proprio personale.

L'onorevole Baccarini lamentò ieri che il progetto di modificazioni dell'articolo 5 della legge sui lavori pubblici, che tratta della questione dei porti, non si sappia che sorte abbia avuto in Senato.

Questa è una legge di grande importanza, soprattutto per i piccoli centri, quelli appunto che hanno bisogno dell'aiuto dello Stato.

Nel 1877 l'onorevole Zanardelli, allora ministro per i lavori pubblici, mi fece l'onore di comprendermi in una Commissione, incaricata dello studio della questione dei porti di quarta classe. Si lavorò per parecchi mesi, e poi consegnammo al ministro il risultato dei nostri studi. Questi furono dall'onorevole Baccarini concretati nel disegno di legge, dalla Camera approvato, e passato poi in Senato. Ora sono passati due anni, e non c'è verso di venirne fuori.

Mi si permetta dichiararlo francamente. Si dice, che l'illustre relatore della Commissione del Senato non approvi il concetto di quel disegno di legge. Ebbene, lo combatta, lo condanni, ma faccia la relazione, e porti il disegno di legge alla discussione. Mi pare che questo sia il modo di mantenere l'equilibrio fra i poteri costituiti.

Io quindi faccio formale preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè trovi modo di

interessare la Presidenza del Senato affinché il disegno di legge per la modificazione dell'articolo 5 della legge generale dei lavori pubblici venga discusso dall'alto Consesso.

E qui entro nell'argomento vero, sul quale intento di richiamare l'attenzione del Governo e della Camera.

Però mi occorre premettere una dichiarazione. L'onorevole Genala mi deve rendere questa giustizia: dacchè egli è a quel posto, la mia condotta verso di lui è stata, non solo corretta, ma amichevole. Ebbi con lui un lungo abboccamento quando lasciai il Ministero dei lavori pubblici; l'ho riveduto alla ripresa dei lavori parlamentari; ho parlato in occasione del bilancio semestrale nel dicembre, ed egli ebbe la cortesia, in risposta, di rivolgermi parole benevoli. Ho riparlato con lui in gennaio, in febbraio, e con l'altro mio buon amico l'onorevole Correale, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici.

Dicevo loro: io non sono spinto nè da vanità, nè da astio; non vorrei portare la questione alla Camera. Potrei un giorno o l'altro esservi costretto; in tal caso le mie parole non potranno tornarvi gradite: evitatemi dunque questo dispiacere.

Or bene oggi quel caso si verifica e dirò perchè. I lavori parlamentari volgono al loro termine; quindi se mi sfugge quest'occasione, io non potrò altrimenti mostrare a coloro che mi hanno fatto l'onore di mandarmi quà a rappresentarli di aver compiuto il mio dovere, tutelando i loro interessi. D'altra parte io vengo di fresco dalla Calabria, e sono sotto l'impressione dello sconforto e della irritazione generale, e, non dirò delle intimidazioni, perchè non ne accetto, ma dell'invito vivissimo di farmi qui dentro eco di questo sconforto e di questa irritazione. Perciò, siccome l'onorevole Genala mi conosce incapace di mancargli di riguardo, così io chiedo franca, assoluta libertà di parola, pari appunto alla deferenza usatagli sinora. Però, perchè il Ministero e la Camera possano comprendere la vera portata delle mie parole, nè abbiano a cadere in equivoci, mi giova premettere due ricordi. Io era segretario generale dei lavori pubblici, quando un giorno, alla stazione di Roma, dove io mi trovava per incontrare non ricordo più quale cospicuo personaggio, che giungeva, m'imbattetti nell'onorevole Martini Ferdinando, che sono dolente che oggi non possa sedere al suo posto.

Egli tornava da un giro che aveva fatto in Calabria in compagnia di un distinto giovane letterato calabrese. Era presidente di non so quale Commissione al Ministero della pubblica istru-

zione, e, credendo che le Calabrie fossero come tutte le altre provincie del Regno, pensò che potesse fare il suo giro, e quando la Commissione fosse per riunirsi tornarsene a Roma. Si trovava a Monteleone, che non è una borgata qualunque; ma uno dei centri più cospicui, più colti, più importanti delle Calabrie; sede di truppa, di tribunali, di liceo, e quel che è più di parecchie famiglie parecchie volte milionarie. Si riunisce la Commissione, naturalmente si telegrafa al suo presidente, che facesse ritorno in Roma. Il tempo imperversava, l'onorevole Martini non si poteva muovere, nè per mare, nè per terra. I telegrammi fioccarono da Roma; egli si arrovellava, ma non poteva muoversi.

Durò in questa condizione credo 6 o 7 giorni, cosa del resto che a me normalmente accade un paio di volte all'anno.

Come! mi disse l'onorevole Martini, io sono veramente meravigliato della longanimità dei calabresi; tollerano di esser tenuti in tali condizioni e non si ribellano? Io gli risposi: caro Martini, ti ringrazio delle tue parole; questo prova che voi altri fratelli nostri delle altre regioni d'Italia non immaginate nemmeno il nostro stato; vedendo, e verificando *de visu*, ci renderete giustizia, se qualche volta forse ci troverete un po' troppo queruli alla Camera. Del resto verrà giorno in cui le tue parole mi serviranno ed io farò appello alla tua testimonianza. E il giorno è venuto.

Ma per determinare bene la condizione delle provincie meridionali in genere, ricorderò un'autorità anche maggiore dell'onorevole Martini, l'autorità di un uomo che in materia di ordine pubblico e di regionalismo è tutt'altro che facile e condiscendente.

Senta un poco la Camera come l'onorevole Spaventa parlava, nella tornata del 12 dicembre 1880. L'onorevole Spaventa, deplorando la condotta della Società delle Meridionali, fedifraga ai patti stipulati per la linea Adriatica, stigmatizzava la condotta della Società con queste parole:

“ La Società delle Meridionali è riuscita a questo punto: essa ha costruito tutte le linee che le tornava comodo di costruire, e non ha costruito le linee difficili, e siamo al 1880; sono passati quindici anni dall'epoca della sua prima concessione e gli obblighi di questa non sono stati ancora adempiuti.

Io non ho a rimproverarmi negligenza a questo riguardo, nei tre anni che fui al Ministero.

Si dirà che la Società continuò a non costruirle; ma io rispondo anticipatamente al rimprovero, dicendo che non costrinsi la Società a costruirle, perchè la mia intenzione era di mandarla via, non di tenerla. E, poichè essa resta, con mio dispiacere, ma spero non con danno del paese, facciamo in guisa che essa adempia almeno agli obblighi suoi. „

E qui la Camera mi permetta una parentesi.

Io sono andato a rileggere queste parole dell'onorevole Spaventa, di cui l'eco mi risuonava ancora all'orecchio, quando, in occasione della recente inaugurazione di una strada ferrata, lessi sui giornali, con un vero senso di stupore, che un uomo il quale nella storia di quella Società rappresenta una parte importante, con coraggio degno di miglior causa osò farne la apoteosi, proclamarla benemerita del paese e, per poco, quasi benefattrice di esso, a discapito dei propri interessi. Queste parole dell'onorevole Spaventa rispondano!

Potrei anche soggiungere a questo riguardo, considerazioni concernenti l'esercizio.

Io non avrei che a fare invito a tutti i miei colleghi siciliani e calabresi qui presenti, ed allo stesso onorevole ministro d'agricoltura e commercio, perchè mi sapessero dire come andava l'esercizio delle Calabro-Sicule esercitate dalle Meridionali, prima che fosse aperta la linea Metaponto-Potenza, la quale rese necessaria la corsa diretta Roma-Palermo, per cui naturalmente non si può fare a meno di mantenere l'esattezza dell'orario.

L'onorevole Spaventa, dopo questo severo e meritato giudizio, conchiudeva con queste parole:

“ Altre popolazioni, che non fossero le popolazioni del Mezzogiorno, così rassegnate e pazienti, non lo tollererebbero. (*Bravo! Bravo! È vero!*)

“ Io sentirei fin qui dentro i lamenti e le grida contro una trascuranza di simil fatta; ma da quelle popolazioni non viene nè un lamento, nè un grido.

“ **Di San Donato.** Son troppo pazienti. „

L'indignazione in me produce oggi questo sfogo naturalissimo. Ed ho finito.

Io prego dunque l'onorevole ministro e la Camera di considerare che le osservazioni che esporrò, le esporrò partendo dal concetto che ho adombrato con le due precedenti citazioni.

L'onorevole Baccarini ieri accennò al rallentamento dell'amministrazione dei lavori pubblici nell'anno decorso.

Per verità è quello che risulta anche a me dalle modeste ricerche che ho fatte nelle diverse pub-

blicazioni che ho potuto avere a mano, compreso il *Giornale dei lavori pubblici*. Io dirò quale a me ne paia la spiegazione, e spero che l'onorevole Genala non vorrà aversele a male.

L'onorevole Genala è andato al Ministero dei lavori pubblici, come dichiarò del resto in una circolare diretta ai capi degli uffici da lui dipendenti, preoccupato ed assorbito da un solo pensiero, da cui si è liberato soltanto negli scorsi giorni, quello cioè della soluzione del problema ferroviario.

E che fosse così lo dimostrò egli stesso, quando intese il bisogno di sottrarsi alle molestie dell'amministrazione a cui presiedeva e di ritirarsi in lontani paesi a meditare tranquillo e sereno di noie. Però, siccome naturalmente ho guardato più alle provincie che maggiormente mi interessano, mi duole di dover dire che questo rallentamento nell'attività del Ministero dei lavori pubblici nell'anno decorso è quasi assoluto per le provincie meridionali. E potrei parlare di diversi servizi, di strade obbligatorie, di strade di serie, di opere idrauliche e via dicendo; ma non voglio todicare la Camera, e mi basta di fermarmi su quell'argomento che fa di preferenza palpitare il cuore delle popolazioni, sulle costruzioni ferroviarie.

Onorevole ministro, Ella occupa quel posto ormai da un anno; in quest'anno quali nuovi lavori ha attivato nella ferrovia Eboli-Reggio, nella ferrovia Messina-Patti-Cerda, che ne è la naturale continuazione? Quanti nuovi chilometri ha appaltati? Neppur uno. Eppure in materia di costruzioni ferroviarie, è noto ed è del resto evidente, che col passare del tempo la progressione dei lavori deve esser continua e quasi direi geometrica più che aritmetica.

Ricordo che nei primi mesi nei quali ebbi l'onore di stare in compagnia dell'onorevole Baccarini, come segretario generale, toccò anche a me d'intervenire all'inaugurazione di un tronco di ferrovia nel Mezzogiorno, tronco che era il primo, che si apriva all'esercizio in conformità della legge del 1879 sulle complementari. Naturalmente toccò anche a me di dire due parole, ed io mi credetti in dovere di dichiarare che ero ben felice di trovarmi ad una festa alla quale non aveva in nessun modo cooperato, e che era la prima applicazione della legge del 1879.

Su questa povera frase, *prima applicazione*, un giornale di Roma non amico del Governo, fece un articolo di fondo. “ Oh, scrisse, abbiamo per dichiarazione di una bocca ufficiale che oggi 1882 si ha l'apertura del primo tronco di una ferrovia in esecuzione di una legge votata quattro anni fa. „

L'osservazione non meritava di essere rilevata.

Anzitutto la legge del 1879 non divenne esecutiva che nel 1880. E poi votare una ferrovia non vuol dire aprirla all'esercizio; bisogna prima studiarla, poi costruirla. Due anni quindi per studiare, costruire ed aprire all'esercizio un tronco di strada ferroviaria, è tutt'altro che un periodo lungo.

Però cominciate gli studi, e poi, in seguito dei primi di essi, le prime costruzioni, siccome mentre si costruisce si studia sempre, è evidente che se i primi appalti rappresentano dieci, nel secondo anno debbono rappresentar trenta, nel terzo otanta.

E dai fatti così risulta.

Si legga la relazione dell'onorevole Lacava a pagina 59. Ivi è detto:

« Crediamo intanto manifestare che dalla rete delle ferrovie complementari, comprese quelle costrutte dalla Società delle Meridionali, si aprirono all'esercizio

nel 1881. . . .	Chilometri 14
nel 1882. . . .	„ 264
nel 1883. . . .	„ 339
nel primo trimestre del 1884. . . .	„ 146

Ecco quello che io chiamo proporzione geometrica.

In totale per l'84 ne saranno aperti all'esercizio mille chilometri.

E questo poi non mi pare un risultato molto sconfortante, e può valere di risposta a coloro che fanno i piagnoni sul Governo costruttore. Anzi sono dolente di dover fare un'altra osservazione; e ne sono dolente tanto più che non vedo presente l'onorevole ministro delle finanze.

Il risultato sarebbe stato ben maggiore se l'onorevole ministro delle finanze non fosse stato resistente alle continue premure del suo collega dei lavori pubblici per concedergli quello che oggi vien concesso alle società private con le convenzioni.

Se il Governo avesse avuto allora i mezzi, che col provvedimento allora negato, ora concesso, sarebbero stati possibili, le costruzioni avrebbero potuto avere uno sviluppo ben maggiore di quello che hanno avuto.

Ho ricordato innanzi che nel mese di dicembre, parlai in occasione del bilancio semestrale; e che allora formulai all'onorevole ministro delle domande, pregandolo di darmi categoriche risposte.

Io dissi: Non si lavora; perchè? Evidentemente non può essere che per una di queste tre ragioni. O esigenze amministrative, cioè studio, approvazioni di progetti e via discorrendo; o esigenze di bilancio, cioè necessità di tenersi un

po' indietro per trovarsi in fondi; ovvero preconcetto di rinviare tutto alla soluzione del grave problema ferroviario.

L'onorevole Genala escluse assolutamente le esigenze del bilancio; disse che di fondi ne aveva a dovizia, e che se avesse avuto tronchi da appaltare, era in grado di poterlo fare. Disse che cagione del ritardo erano precisamente le esigenze amministrative, e concluse con queste parole: « Debbo dichiarare all'onorevole Del Giudice, che io non intendo punto di subordinare gli appalti alla soluzione del grave problema ferroviario. » E siccome io replicai, perchè mi credeva frainteso dall'onorevole ministro, egli rispose una seconda volta con queste parole: « Io non ho frainteso le domande dell'onorevole Del Giudice; alcuni di questi tronchi possano essere appaltati presto. »

Onorevole ministro, mentre noi parlavamo qui, in una delle tribune accadeva un fatto che ho saputo di poi. Era presente alla discussione un giovane dei miei paesi, tutt'altro che malevolo verso di me, ed il quale anzi, come suol succedere, per mostrare di essere informato, diceva ai presenti, con benevole parole, chi io fossi.

Uno di quelli che ascoltavano, credendo di rispondere con una cortesia disse: bene; dovete essere contento del vostro deputato: vedete che si interessa delle cose che vi riguardano. Sapete quale fu la replica? Eccola: Ma che! tutte commedie: parti concertate. Il deputato fa la sua parte, il ministro risponde, e chi ne ha avuto, ne ha avuto; e le cose continuano ad andare come andavano prima.

Questa, che può sembrare una cosa da nulla, per me ha un grande significato, segnatamente quando sventuratamente le apparenze danno ragione a questi severi giudizi. Ed io, onorevole ministro, sa che conseguenza ne traggio da questo aneddoto che pare in sè lieve? Ne deduco niente meno che lo scemato valore delle nostre istituzioni. Io a questo proposito mi permetto di dire che dissento completamente dalla teoria di Governo dell'onorevole presidente del Consiglio; anzi non nascondo che una delle ragioni per le quali io non milito nelle sue file è che a me non pare che le istituzioni si difendano acciuffando qualcuno che sventoli per chiasso un cencio rosso. Noialtri che apparteniamo a famiglie che in materie politiche hanno la loro esperienza, sappiamo che i Governi caduti non si sono salvati nè per tagliare di peli di barba nè per sciogliere di nodi di cravatta. Molto meno accetto la teoria di difendere le istituzioni proclamando ad ogni piè sospinto, in ogni

lotta elettorale, che la posta è monarchia e repubblica.

Per me questa è una teorica di governo pericolosa e fatale. Io credo che le istituzioni si difendano mantenendone alta l'autorità presso le popolazioni; ed io, lo dico con profondo dolore, giudico che da qualche tempo a questa parte la condotta del Governo non raggiunge precisamente lo scopo di mantenere integro il prestigio della Camera elettiva.

Signori, io non occupo uffici pubblici, non esercito professioni, vivo di quel poco ben di Dio che la fortuna mi ha dato, e quindi esercito il mio ufficio di deputato con passione, ed avendo l'onore di far parte di questa Assemblea da quattordici anni, le sono affezionato, e immedesimo nella sua sorte la sorte mia.

Nulla quindi mi ferisce tanto quanto il dover sentire la rappresentanza nazionale fatta segno di epigrammi e di frizzi. Ed io mi sento profondamente addolorato quando leggo su certi giornali che si proclamano conservatori, che gridano come oche, ed accusano di delitto di lesa patria se per caso si osa dire che c'è un carabiniere che si ubriaca; e poi fanno i deputati e la Camera quotidiana oggetto di epigrammi e di sarcasmi.

**Cavalletto.** Cosa c'entra questo?

**Del Giudice.** Secondo il mio concetto c'entra, onorevole Cavalletto.

**Presidente.** Continui. Spetta a me dire quello che c'entra e quello che non c'entra.

**Del Giudice.** L'onorevole ministro eliminando i quesiti da me messi innanzi per spiegare i ritardi delle costruzioni, ne ha portato un'altro che io non debbo disconoscere che ha la sua apparenza di fondamento. L'onorevole ministro mi ha detto: ma come si possono appaltare dei tronchi di ferrovia staccati, che non hanno continuità fra di loro?

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Quella è la ragione.

**Del Giudice.** Va bene. Prego l'onorevole ministro di voler ritenere che nell'ordinamento dei servizi della linea ferroviaria di cui mi occupo fu precisamente intendimento dell'onorevole Baccarini e mio di assicurarne la continuità; necessità nelle strade ferrate così evidente che non abbisogna di dimostrazione. Ma di quale continuità deve intendersi? Della continuità dell'esercizio. In altri termini, sarebbe inutile costruire un tronco di strada ferrata, che, quando fosse compito, non potesse trovarsi in comunicazione cogli altri.

Premetto, che potrei fare una pregiudiziale.

Potrei dire che se l'eccezione della continuità vale per taluno dei tronchi cui alludo, non vale per altri che sono appunto in continuazione di quelli già in corso di costruzione.

Ma lascio stare la pregiudiziale, e discuto in merito.

La continuità si assicura con la intelligente disposizione degli studi dei diversi tronchi. Ora noi abbiamo da Castrocuoco a Longobardi gli studi di 9 tronchi per la percorrenza di un centinaio di chilometri, tutti completi, ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; ed in parte, nei capitolati di appalto, fin dal Consiglio di Stato.

Quest'ultimi, se l'onorevole ministro volesse, potrebbero andare all'asta domani.

Però da Castrocuoco per risalire verso Battipaglia abbiamo una lacuna.

Io ricordo che in un rapporto venuto dall'ufficio tecnico di Salerno prima che io uscissi dal Ministero, vale a dire in marzo o aprile del 1883, il cavaliere Fabris, direttore di quell'ufficio, assicurava che si sentiva in grado di mandare tutti i progetti studiati fino a Castrocuoco prima della fine dell'anno; mettiamo pure qualche mese di più, certo nel primo semestre del 1884 avrebbero dovuto essere allestiti. Valga lo stesso per i tronchi interni sino a Lagonegro.

Stando così le cose i tronchi consecutivi dovrebbero appaltarsi, poniamo in un periodo di 30 mesi? Si appaltino in un periodo di 3 anni; nel semestre intermedio i progetti precedenti che hanno la loro approvazione possono andare in appalto alla loro volta e gli uni e gli altri si troveranno compiti contemporaneamente, e potranno essere aperti all'esercizio senza che vi sia interruzione. Insomma proporzionando il tempo della costruzione dei tronchi consecutivi, con quello dell'allestimento degli studi dei precedenti, si evita il pericolo, che dovendo aprirli all'esercizio si verificchino interruzioni.

Ma per fare questo ci vuole un po' di amore della cosa, un po' d'interesse speciale.

E per tentar di persuadere l'onorevole Genala gli addurrò l'autorità del suo predecessore, nel quale vorrà riconoscere qualche competenza in materia.

Sappia dunque l'onorevole ministro, che questo precisamente era il concetto dell'onorevole Baccarini, dietro mia proposta. Qualunque tronco lungo la linea fosse pronto per andare in appalto, egli era in opinione di appaltarlo, senza curarsi se il tronco precedente fosse in costruzione. Perché, intendiamoci, avremmo sorvegliato l'andamento



degli studi e in un semestre avremmo eliminato le lacune.

Senta, onorevole ministro; se si fosse fatto non quello che si voleva fare, ma soltanto quello che si poteva fare, quest'anno 1884, se non metà, certamente oltre un terzo dell'intera linea Eboli-Reggio, versante interno ed esterno, sarebbe in costruzione.

Non mi dissimulo che, se non l'onorevole ministro al quale ho spiegato la cosa più di una volta, la Camera potrà non comprendere le ragioni di questa mia fretta, e dirà: ma se voi riconoscete che questi tronchi non sono in continuità, che v'importa che si appaltino adesso o tra un anno? Eccomi alla parte più scottante della questione. Signori, nella Eboli-Reggio non è questione solo di costruzione di ferrovie, ma vi è implicata un'altissima questione sociale. Ricordate, onorevoli colleghi, che le contrade le quali sono attraversate dalla Eboli-Reggio sono precisamente quelle cui a preferenza affligge il funesto flagello dell'emigrazione.

**Fortunato.** È un beneficio.

**Del Giudice.** Continui ad ascoltarmi il mio carissimo e colto amico Fortunato, e poi vedrà se è un beneficio.

Nel recarmi testè a Roma, il piroscafo sul quale io era, si fermò tre ore a Paola. Sapete perchè? Per imbarcare intero famiglie di emigranti, vecchi, donne, fanciulli, e non più soli come una volta, ma con tutte le loro povere masserizie: arnesi da cucina, e via discorrendo.

Meravigliato di questa novità, io ne ho do mandato il perchè; ed ho saputo che gli speculatori di carne umana, contro i quali gli onorevoli Minghetti, Sonnino, Villari, ed io, avevamo presentato un disegno di legge, che non ci fu verso di portare alla discussione della Camera, che fanno, direi, commercio di questi poveri emigranti, hanno trovato modo, per agevolare questo fatale esodo, di fare comprendere nel prezzo di passaggio anche il prezzo di queste miserabili masserizie. In quei paesi la condizione è questa; i grossi possidenti sono neutralizzati dall'invilimento enorme, persistente di tutte le derrate; i piccoli possidenti sono assorbiti, e si dibattono faticosamente sotto il peso delle imposte erariali, provinciali e comunali; ed i poveri lavoratori, ed i poveri operai si affidano all'incertezza dell'avvenire per trovare in lontane regioni quel pane quotidiano per i loro figli, che la patria loro non fornisce.

Ora, l'onorevole Genala, che è cultore degli studi statistici, come anche l'amico Fortunato,

devono sapere, che degli emigranti il 30 per cento non ritorna in patria.

È non ritorna, perchè sono decimati dalla febbre gialla, dalla dissenteria, e dagli altri mali, i quali nelle regioni americane colpiscono a preferenza i non indigeni. Come concetto del socialismo della cattedra, io capisco che si ritenga un beneficio, tale diminuzione della popolazione, perchè è un 30 per cento di cittadini che si spegne, cioè il 30 per cento di consumatori che sparisce. Io, sia picciolezza di mente, sia muliebrità di fibra, ne sono atterrito.

E, per attenuante di questo mio sentimento, noto, ch'è pure il 30 per cento di produttori che il paese perde definitivamente.

Io son sicuro, che se l'onorevole Genala si trovasse presente ad uno spettacolo di questo genere il suo cuore ne sarebbe turbato non meno di quello che fu a Casamicciola.

Non si creda che io voglia paragonare quel terribile disastro alla emigrazione, no; ma quando si vedono queste frotte di persone che emigrano, ed inconsciamente si avventurano in un'odissea di sofferenze e di stati incomprensibili, l'animo certamente ne resta sconvolto.

**Fortunato.** È la fame!

**Del Giudice.** Che è la fame? Ecco la tesi del mio discorso. Il Governo ha modo di somministrare un tozzo di pane a queste famiglie e non lo fa.

Sviluppate i lavori pubblici, e cogli appalti di questi lavori porrete una diga all'emigrazione. Io so dagli amici salernitani che per poco di lavoro che ci sia nel Cilento e nella valle del Diano, gli emigranti cessano dal partire e vanno là a lavorare.

Signori, se spendendo qualche milione all'anno l'emigrazione si potesse, non dirò estinguere, ma attenuare, il Governo avrebbe il dovere di spendere questo milione: io sarei pronto a ritenere questa tesi con piena fermezza. Invece si tratta di spendere un danaro che frutterà, un danaro che è iscritto in bilancio per essere speso, e non lo fate? ed arzigogolate? e per opere pubbliche? Perchè?

Noti l'onorevole Genala, se non gl'incresce....

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Tutt'altro!

**Del Giudice....** che io, sia come interesse personale, sia come interesse di partito, dovrei essere felice, vedendo le cose andar come vanno. Andando io laggiù, e sentendomi dire: dacchè non ci siete più voi al Ministero non si fa più niente; da che siete uscito voi dal Ministero, addio Eboli-Reggio; il mio amor proprio dovrebbe restarne lu-

singato. Tanto più che i fatti, almeno apparentemente sembrano dar ragione a questo giudizio. L'irritazione pubblica contro il Governo dovrebbe appagare il mio interesse di uomo di partito. Ma no, o signori, sopra gli interessi di persona, di partito, altri ce ne sono che debbono parlar più alto sull'animo nostro. In sarei felice se l'onorevole Genala divenisse popolarissimo, promuovente i lavori laggiù, anche a detrimento di quel po' di popolarità che posso avervi io stesso.

E qui dovrei toccare un altro tasto; ma è meglio che passi oltre, perchè ho già parlato troppo, e non occorre che carichi più le tinte. Dunque conchiudo.

L'onorevole Genala ha dichiarato in pubblico ed in privato che egli non intende di rimandare le costruzioni, alla risoluzione del problema finanziario; ed una volta ch'egli l'ha detto io devo credergli.

Mi permetto però rivolgergli una domanda, alla quale desidererei di avere una risposta semplice, breve, categorica. Io non so se la Camera potrà prima della proroga dei suoi lavori risolvere il problema ferroviario. Dico francamente, che io non lo spero nell'interesse dell'autorità della Camera, quella tale autorità alla quale ho alluso dianzi, poichè un problema che ha affaticato la mente degli uomini di Stato da ben sette anni, un problema che è stato argomento di studi da un anno dell'onorevole Genala, dell'onorevole Depretis e dell'onorevole Magliani, io non so con qual vantaggio della Camera potrebbe essere in breve riferito ed in otto giorni discusso ed approvato. Può dunque accadere che la Camera proroghi le sue sedute, senza risolvere il problema ferroviario.

In tal caso l'onorevole Genala intende di mettere immediatamente agl'incanti tutti i tronchi i cui studi sono esecutivi? Vuol egli farmi il favore di prendere in considerazione, di fronte alla grave questione della emigrazione, la costruzione, anche di tronchi staccati, senza sottilizzare sulla continuità? E gli ricordo ancora, che l'onorevole Baccarini era per l'affermativa.

Ora conchiuderò spiegando perchè ho parlato.

Io credo, anzi ho la coscienza di aver adempiuto, parlando come ho detto, ad uno stretto dovere; però anche io, come ho doveri verso gli elettori che mi hanno mandato qui per propugnare i loro interessi, così, francamente, ho anche diritto di tutelare un po' la mia posizione, la mia riputazione.

Ora, onorevole Genala, le apparenze, erroneamente, infondatamente, fanno giudicare al pub-

blico, il quale ragiona all'ingrosso, che è mistificato; mistificato dal Governo, mistificato da noi; quindi, me lo permetta, per conto mio, io ho voluto, parlando quest'oggi, eliminare qualunque pericolo che, con apparenza di giustizia, mi si possa dare taccia di mistificatore o di complice di mistificazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Perelli.

**Perelli.** L'onorevole Nervo, con la competenza che lo distingue, richiamò ieri, l'attenzione della Camera sulla importanza delle spese preventive per i lavori pubblici, in relazione alla condizione finanziaria dello Stato. Parve all'egregio oratore che la misura di tali spese fosse eccessiva e volle porre in guardia la Camera contro il pericolo derivante da quelle spese che si chiamano produttive e che, pur troppo, qualche volta, non rispondono a questo nome; volle porre in guardia la Camera contro quelle spese che un ministro paragonò alle seduzioni delle sirene, contro le quali, talvolta non valsero a resistere anche gli uomini più austeri. Però l'onorevole Nervo non credette, al termine del suo discorso, di fare alcuna proposta; ma, se la Camera ne avesse la stessa convinzione, è certo che, nella coscienza del proprio dovere, dovrebbe attingere la forza per diminuire tali spese.

Ora io credo che il problema delle spese per i lavori pubblici, in relazione colle condizioni finanziarie dello Stato, non possa essere risolto isolatamente, ma debba essere considerato da un punto di vista molto più complesso; e non credo che, in ogni peggiore ipotesi, ove si volesse attuare un programma d'economia, l'economia dovesse incominciare dal bilancio dei lavori pubblici.

Due sono i termini che vogliono essere considerati; la necessità e l'utilità delle spese, le condizioni finanziarie dello Stato.

Ora, fra i diversi oratori che hanno preso a parlare, nessuno ha posto innanzi l'idea che tali spese non fossero richieste dalla necessità; anzi si è deplorato da più d'un oratore che alcune spese preventive negli anni precedenti, non fossero erogate, e che alcuni stanziamenti fossero diminuiti.

A cagion d'esempio, io deploro che siano stati diminuiti gli stanziamenti per i sussidi ai comuni, i quali siano nella necessità di provvedere ad opere idrauliche. In questa materia delle opere idrauliche, provvedendo in tempo, si possono evitare gravi disastri ed ottenere anche economie notevoli sul bilancio dello Stato.

Noi crediamo che le provincie lungo il Po deb-

bano salvarsi dalle inondazioni non soltanto colle opere locali, ma con opere anche d'un altro genere, specialmente con i rimboschimenti delle Alpi, coll'imbrigliamento di certi torrenti, colla regolarizzazione di certi corsi d'acqua, utilizzando per l'agricoltura e per l'industria.

Ma purtroppo per le leggi vigenti del nostro Stato, se per le opere di molta importanza apparente ed accertata provvede il bilancio dello Stato, alle opere prima accennate dovrebbero provvedere in gran parte i bilanci dei comuni. E purtroppo non è soltanto sulle rive dell'Adriatico che si riscontrano i comuni i quali sono nell'assoluta impossibilità di provvedere alla difesa del loro territorio contro l'imperversare delle acque; quindi, senza fare una formale proposta perchè sia stanziata di nuovo in bilancio una maggiore somma a questo proposito, io raccomando all'onorevole ministro che tenga conto di questa mia osservazione.

Avevo poi portata la mia attenzione sulla riforma degli organici, giacchè confesso, se vi è materia nella quale avrei portata volentieri la lente dell'avaro era certamente codesta.

Ma non credo di soggiungere altre parole dopo le osservazioni fatte con molta competenza dall'onorevole Del Giudice. D'altronde mi sono persuaso che delle economie non se ne possono certo in questo campo ottenere; anzi prendendo in considerazione i corrispettivi dati ai dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, penso alla triste condizione nella quale versano ancora gli aiutanti postali, e sarei bene lieto che fosse stanziato un aumento per provvedere alla bisogna.

E qui richiamo l'attenzione della Camera su quanto è stato osservato da valentissimi oratori circa i nuovi carichi che sono imposti a questi aiutanti postali in seguito allo sviluppo sempre continuo del servizio loro affidato.

V'ha poi chi s'impensierisce della continuata emissione di rendita pubblica onde provvedere alle costruzioni delle ferrovie, avvegnachè sembri appunto a qualcuno come l'interesse corrisposto ai capitalisti per la consegna della rendita superiori di gran lunga i benefici che si ricavano da quelle costruzioni.

Ora non c'è bisogno che io osservi come le ferrovie non vogliono essere considerate come un mezzo perfezionato di trasporto, la cui attuazione sia abbandonata all'iniziativa privata; le ferrovie vogliono essere considerate come uno strumento efficacissimo di unificazione politica, di difesa del paese, e di sviluppo della sua attività; perciò tutti gli Stati gareggiarono nella

costruzione delle ferrovie, e non vi furono ostacoli che valessero ad impedire l'espansione di questo potente mezzo di solidarietà. Ma le ferrovie non soltanto danno sviluppo all'attitudine latente nelle regioni attraversate da esse; esse attraggono anche il movimento commerciale dalle regioni che ne sono prive; quindi le regioni che si trovano in questa dolorosa condizione, non soltanto si risentono della mancanza del lucro, ma sono nella condizione di soffrire il danno emergente; epperò la sollecita costruzione delle ferrovie complementari ove in Italia non fosse un atto utile sarebbe un atto giusto, ed il paese deve sempre compiere con sacrificio ogni atto che si presenti sotto l'aureola della giustizia.

Del resto lo Stato non può certamente considerare questo problema ponendo a confronto l'importo degli introiti dell'esercizio col prezzo pagato per l'emissione della rendita; ma deve tener conto di tutti gli altri interessi indiretti. Quindi io credo che si debba procedere sollecitamente alla costruzione delle ferrovie.

Il corso della rendita pubblica oggi si avvicina quasi alla pari; e se lo Stato cessasse dal fare altre emissioni sarebbe vicino il giorno in cui queste potrebbero essere fatte ad un saggio minore di quello che oggi suole, meno cioè del 5 per cento; però se questa circostanza potesse essere invocata da alcuno come una circostanza favorevole alla conclusione delle convenzioni ferroviarie, a me pare che approfittando di queste condizioni del mercato monetario, lo Stato direttamente potrebbe anche assumere utilmente la costruzione delle ferrovie.

Io mi associo a molte delle osservazioni fatte dall'onorevole Nervo, relativamente alle Casse di risparmio postali. Le Casse postali, nell'idea di chi le ha proposte, dovevano supplire al difetto delle Casse di risparmio comuni, nelle località dove queste non esistevano.

Però dove l'interesse corrisposto dalle Casse di risparmio postali, non eccede l'interesse corrisposto dalle Casse di risparmio comuni, esse seguono il loro andamento naturale, ed è certo che rendono un beneficio.

Ha osservato giustamente l'onorevole Nervo, come queste Casse di risparmio postali, per avventura diminuiscano in certe località i capitali, da dedicarsi all'agricoltura, all'industria ed al piccolo commercio. Però bisogna tener conto delle condizioni finanziarie attuali, delle quali pare che il paese non si sia ancora completamente reso un concetto esatto. Noi abbiamo la concorrenza notevole del capitale estero; noi abbiamo le Banche

svizzere e di Francia, che contendono alle Banche italiane lo sconto. Lo sconto si ottiene al tre e mezzo per cento presso quelle Banche.

Io che ho l'onore di far parte della Banca Popolare di Milano, la quale riscuote gli effetti di altre minori Banche, posso affermare come oggi la difficoltà non sia di avere il credito, ma nel trovare affari.

Il paese nel corso dei decorsi anni, ha perduto gran parte della sua iniziativa, e non la riprenderà certo con tanta facilità, avvegnachè nel paese certi risultati non possono che produrre una cattiva impressione. Ad ogni modo noi dobbiamo essere lieti della abbondanza del capitale in Italia, della mitezza degli interessi. E appunto in questo ordine di considerazioni io confesso sinceramente come io mi accosti all'opinione manifestata dall'onorevole Baccarini e dall'onorevole Del Giudice nel deplorare come nello scorso anno le costruzioni delle ferrovie siano state in gran parte interrotte. E dal canto mio mi fa meraviglia come il Governo il quale, se era vincolato colla legge organica per le costruzioni colle ferrovie complementari al riparto secondo le categorie, non abbia poi tenuto conto di certi criteri, cioè non abbia data la preferenza a certe linee d'importanza militare, a certe linee destinate a regioni affatto prive di ferrovie e che quindi non facevano concorrenza alle esistenti.

Io non voglio diffondermi in questa materia: e siccome la lingua batte dove il dente duole, mi consenta l'onorevole ministro che io gli rivolga alcune domande e raccomandazioni intorno alle ferrovie della Valtellina.

Questa provincia sperava che le comunicazioni fra l'Italia e la Germania si sarebbero ottenute attraversando lo Spluga ed il suo territorio. Ma l'interesse generale ha voluto che queste comunicazioni si ottenessero col passaggio attraverso il Gottardo, e la Valtellina sacrificò l'interesse suo particolare all'interesse generale, persuaso che il paese alla sua volta avrebbe trovato un temperamento perchè meno le riuscisse grave il danno. Dopo l'apertura di fatto all'esercizio della ferrovia del Gottardo la Valtellina non soltanto perdette il commercio di transito attraverso lo Spluga, ma per la facilità dell'esportazione dei vini di altre provincie italiane, ebbe più difficile la vendita dei vini che costituiscono la sua precipua produzione. Importava adunque che fosse affrettata la costruzione delle ferrovie anche per non interrompere le relazioni commerciali che difficilmente, ove per lungo tempo interrotte, si riprendono,

L'onorevole Baccarini, al quale la Valtellina serberà sempre la più viva riconoscenza, fece incominciare i lavori per una linea da Sondrio a Colico e Chiavenna; passare in seconda categoria una linea da Colico a Lecco, e, secondo le note ministeriali, avrebbe posto nella quarta categoria il tronco da Sondrio a Tirano. Pur troppo sono scorsi parecchi anni e una parte sola di questi tronchi è ormai vicina a compiersi, cioè la linea da Sondrio a Colico.

La provincia, per ottenere che fosse al più presto continuata la costruzione, anticipò la somma occorrente; e sul finire di quest'anno quel tronco potrebbe essere aperto, sempre che da parte del Ministero si provvedesse che sia compiuto l'armamento della linea stessa. Occorre che siano eseguiti certi ponti che devono essere appunto dall'amministrazione dello Stato fatti costruire; e che provveda il Ministero in tempo utile, mandando con sollecitudine persone dell'amministrazione dell'Alta Italia a verificare se realmente la linea sia in condizioni tali da potersi aprire all'esercizio alla fine dell'anno. Ma si mandi in tempo ad eseguire quei provvedimenti che per avventura si ritenessero necessari, ciò che non dubito che il ministro dei lavori pubblici vorrà fare. Quanto alla linea da Colico a Chiavenna, che interessa molto l'industria ed il commercio di quella città, e che è di un'importanza direi più che locale, ove si rifletta che oltre lo Spluga e il Maloia furono intrapresi lavori importantissimi dalla Svizzera, la costruzione è rimasta interrotta fra Campo e Chiavenna, in conseguenza di pretese dell'impresa appaltatrice.

Io spero che in quella parte non sia stata appaltata una lite e che l'onorevole ministro troverà modo di risolvere la vertenza al più presto. Quel tronco posto al di là del lago di Como e abbandonato a sè, sarebbe di poca utilità alla Valtellina ove non fosse congiunto alla rete generale, ove non fosse costruita la linea da Lecco a Colico.

E qui io manifesto la mia riconoscenza anche al presente ministro dei lavori pubblici, il quale, completando l'opera dell'onorevole Baccarini, sull'istanza della provincia di Valtellina, ha provveduto che fosse migliorato il progetto in linea tecnica, onde potesse servire ampiamente alle necessità di quell'importante commercio. Però questi studi furono un poco prolungati e, a dire la verità, nacque nel mio animo, di solito non sospettoso, il timore che per avventura del ritardo fosse causa la convinzione che l'onorevole ministro potesse avere della necessità di affidare la costruzione

di questo tronco a quella compagnia che assumerebbe l'esercizio delle ferrovie italiane secondo le sue proposte.

Io comprendo come l'onorevole ministro dei lavori pubblici, persuaso che quelle convenzioni giovino, nell'interesse del paese, trovi utile di unire la soddisfazione del bisogno di un migliore esercizio a quello della costruzione di un maggior numero di tronchi. Ma siccome la Camera potrebbe essere di parere diverso da quello dell'onorevole ministro, e siccome la discussione di queste convenzioni potrebbe essere anche protratta, come ha accennato testè l'onorevole Del Giudice, così io confesso, che sarei molto lieto, se la costruzione di questo ramo non fosse subordinata o collegata alla approvazione delle convenzioni per l'esercizio ferroviario.

Con due note del 16 aprile e 16 luglio 1882 del Ministero dei lavori pubblici fu data comunicazione alla Commissione pel consorzio della costruzione del tronco da Sondrio a Tirano, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva dichiarato nulla ostare che il detto tronco di ferrovia fosse iscritto nella quarta categoria in conformità del disposto della legge; e poi si approvava il progetto Vannossi, accennandosi nello stesso tempo che la costruzione della linea era segnata nella quarta categoria.

Ora da queste note parrebbe che effettivamente la linea da Sondrio a Tirano fosse iscritta nella 4ª categoria. Ma esaminando il bilancio dei lavori pubblici noi non troviamo stanziata alcuna somma per la costruzione di questa linea.

Questa circostanza ha fatto nascere parecchi dubbi.

Alcuno temette che per avventura la costruzione di questo tronco potesse essere di molto prolungata; in altri invece nacque la speranza che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, o per sua iniziativa, o per eccitazione del ministro della guerra volesse provvedere con un disegno speciale di legge per un maggior concorso da parte dello Stato nelle spese della costruzione.

La importanza strategica di tale tronco non isfugge certamente ad alcuno che sia pratico delle condizioni di quella località.

Nel 1866 la Valtellina fu abbandonata a se stessa, gli austriaci oltrepassarono lo Stelvio e guai se la valorosa colonna guidata dal senatore Guicciardi non avesse provveduto alla difesa.

Dopo il 1866 è certo che alla difesa della Valtellina si provvide in parte coll'istituzione delle Compagnie alpine, ed anche coll'erezione di un forte di sbarramento presso Bormio.

Ma la condizione già critica della Valtellina è stata resa più difficile da un altro fatto, che cioè prima l'Austria era nel cuore dell'Italia col possesso del Veneto, e quindi aveva tutta la opportunità di muovere all'attacco da quella parte, invece adesso, respinta l'Austria al di là delle Alpi, è certo che un attacco dalla parte della Valtellina offrirebbe maggiori caratteri di probabilità. E quindi ben vede l'onorevole ministro dei lavori pubblici come la costruzione di questo tronco di ferrovia si presenti sotto un nuovo aspetto.

E vorrei richiamare l'attenzione di tutti in questa Camera relativamente all'importanza strategica di Tirano, e quindi sulla necessità che un ramo di ferrovia congiunto alla rete generale vi faciliti l'accesso delle milizie.

E questo hanno detto in altre circostanze l'onorevole Cavalletto, l'onorevole Baratieri, ed altre persone competentissime in materia.

D'altra parte, quando penso che la costruzione di questa linea farebbe risparmiare allo Stato la manutenzione della strada nazionale, e parte delle spese per il servizio della posta, e che il beneficio sarebbe a vantaggio di una provincia, dove è durissima la lotta per l'esistenza, dove in qualche centro si corrisponde persino per l'imposta dei fabbricati l'80 per cento della rendita, in verità io credo che questa speranza potrebbe anche considerarsi giusta.

Ad ogni modo, l'agitazione per la risoluzione di questa questione è vivissima; ed io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà dire una parola, che valga a calmarla. E con ciò avrebbe soddisfatto il mio più fervido voto.

### Annunzio di interrogazioni al ministro della pubblica istruzione.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, lo invito a dichiarare, se, e quando, intenda rispondere alla domanda d'interrogazione dell'onorevole Giovagnoli, di cui ho dato lettura nella seduta di ieri, e che è del tenore seguente:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sul carattere dei restauri che si eseguono nella basilica di San Marco a Venezia. ”

**Coppino, ministro dell'istruzione pubblica.** Siccome i restauri nella basilica di San Marco di Venezia sono sospesi, così pregherei l'onorevole Giovagnoli di volere rimandare la sua interrogazione al bilancio dell'istruzione pubblica.

**Presidente.** Acconsente, onorevole Giovagnoli?

**Giovagnoli.** Acconsento.

**Presidente.** Così pure alla interrogazione presentata dagli onorevoli Cavallotti e Bovio, l'onorevole ministro si riservò ieri di dichiarare nella seduta d'oggi se e quando sarebbe stato in grado di rispondere.

**Coppino, ministro dell'istruzione pubblica.** Io proporrei di stabilire il giorno di martedì per rispondere alla interrogazione degli onorevoli colleghi Cavallotti e Bovio.

**Presidente.** Acconsente, onorevole Cavallotti?

**Cavallotti.** Siccome in fondo alla interrogazione mia e dell'onorevole mio amico Bovio non v'era altro che un modesto desiderio degli studenti che, fatti segno d'accuse in quest'Aula, desideravano rettificare quelle accuse in quest'Aula stessa che le aveva udite, così io credeva che le autorità le quali erano state sollecitate nello spedire le informazioni prime, lo fossero parimenti state nel riconoscerle inesatte. Però, siccome non è colpa del ministro se questa sollecitudine nelle autorità scolastiche da lui dipendenti si lascia desiderare, così io acconsento di buon grado all'indugio fino a martedì, sperando che questo indugio consenta all'imparzialità del ministro di dir parole che completino quell'opera di pacificazione che non per colpa degli studenti venne turbata.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

**Coppino, ministro dell'istruzione pubblica.** Onorevole Cavallotti, io la ringrazio di accettare la seduta di martedì, per lo svolgimento della sua interrogazione; ma ella porta un'accusa di mancata sollecitudine alle autorità, le quali potranno essere state sollecitate più o meno, ma ella mette innanzi addirittura una questione di fatto. Ora, oltre alle autorità, delle quali si potrebbe discutere stando alla questione come è stata posta, ci possano essere altri schiarimenti che io debbo avere. Io dunque, mentre ringrazio l'onorevole Cavallotti per l'accettazione della mia proposta, lo devo pregare di non pronunziare un giudizio: discuteremo martedì del merito o demerito della cosa. (*Bene!*)

**Presidente.** Rimane dunque stabilito martedì per lo svolgimento di questa interrogazione.

### Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Ritorniamo al bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**Cavalletto.** L'onorevole Perelli, discorrendo delle ferrovie della Valtellina, ha citato il mio nome. Più volte io in questa Camera ho propugnato la necessità di congiungere le ferrovie della Valtellina con la rete ferroviaria lombarda; ed ora non posso che associarmi alle raccomandazioni dell'onorevole Perelli affinché le ferrovie della Valtellina siano al più presto eseguite e congiunte con la rete lombarda.

Quando io osservo la rete di ferrovie che l'impero austro-ungarico ha costruito intorno a tutto il nostro confine alpino; quando io considero che recentemente ha aperto una galleria sotto il colle Aslberg per la quale si uniranno ben presto le ferrovie della valle austriaca dell'Inn colle ferrovie della valle del Reno, nel Cantone dei Grigioni, io, pur desiderando che l'amicizia nostra con l'impero vicino continui e si raffermi, dico ch'è prudenza di metterci in grado di difenderci da certe eventualità che saranno lontane, ma che possono essere possibili. L'impero austro-ungarico aprendo la suaccennata ferrovia, che va al lago di Costanza e che passa quindi pel Cantone dei Grigioni, mira a due scopi: scopo commerciale e scopo militare. In caso di collisione fra quell'impero e noi, l'Austria potrebbe invadere facilmente il Cantone dei Grigioni, violare la sua neutralità e minacciarci seriamente nel cuore della Lombardia per il passo dello Spluga e per gli altri passi della Valtellina. Quindi è prudenza anche da parte nostra di metterci in grado di difenderci efficacemente. Le ferrovie della Valtellina hanno un interesse anche nel rispetto commerciale internazionale; quindi spero che non sarà lontana l'epoca in cui, aprendo il passo dello Spluga, noi potremo discendere direttamente nella valle dei Grigioni ed aprirvi una vantaggiosa pacifica via ai nostri commerci.

Quindi io assento pienamente, per questo riguardo, alle idee dell'onorevole Perelli e raccomandando all'onorevole ministro ed al Governo d'interessarsi vivamente alle ferrovie della Valtellina, di quella provincia, la quale per riguardi economici, commerciali, politici, patriottici e militari, merita tutto l'interessamento della nazione.

Ciò premesso vengo a fare alcune osservazioni sopra questo bilancio dei lavori pubblici.

Io non entrerò in questioni politiche; non toccherò questioni che presto verranno avanti alla Camera: come quella delle costruzioni ferroviarie; come quella dei provvedimenti straordinari per le opere idrauliche di prima e seconda categoria, come molte altre; ne discuteremo quando i rispettivi disegni di legge verranno in discussione dinanzi alla Camera. Intanto io mi per-

metto di fare alcune osservazioni sulla parte ordinaria del bilancio procurando di esser breve.

L'onorevole relatore, nella importantissima e dotta sua relazione, accennò alla molteplicità dei servizi ai quali deve attendere il Ministero dei lavori pubblici. « Si concentrano in questo Ministero, dice l'onorevole relatore, servizi così estesi, che presso altre nazioni occupano più dicasteri, quali i lavori idraulici e portuali, le opere stradali, le ferrovie, i telegrafi, le poste, financo il servizio commerciale marittimo. Questa molteplicità e varietà di servizi fu avvertita e manifestata più volte nella Camera, tanto che nella seduta del 3 febbraio dello scorso anno fu approvato un ordine del giorno sulla convenienza d'istituire un Ministero delle poste e telegrafi. »

Io non parlo del Ministero delle poste e telegrafi, del quale discorreremo, quando verrà alla Camera il disegno di legge pel riordinamento e l'accordo dei nostri Ministeri; ma, rispetto alla molteplicità dei servizi, specialmente dei servizi tecnici, io devo raccomandare all'onorevole ministro di distinguere questi servizi secondo la loro natura e di non credere che, oggi, gli ingegneri siano enciclopedici: noi abbiamo bisogno, oggi, di ingegneri specialisti.

Spiacemi che, da parecchi anni, sia morto, nel fiore dell'età, il deputato Valerio; il quale, su questo argomento, più volte intrattenne la Camera insistendo affinché nella amministrazione dei lavori pubblici si stabilisse la specialità dei servizi tecnici.

La legge sul riordinamento del Genio civile cercò in parte di provvedere a questo bisogno, ma non vi provvide in tutto, non soddisfece all'ideale che io mi era formato per l'ordinamento di questa amministrazione.

Ma, ad ogni modo, all'articolo 8° è stabilito che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si divida in tre sezioni speciali, cioè delle viabilità e dei fabbricati, delle opere idrauliche terrestri e marittime, e delle opere ferroviarie, e che in ogni sezione vi siano Comitati speciali per il disimpegno quotidiano dei lavori minori che possono fare a meno di andare all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Io non so se questi Comitati speciali siano già stati istituiti, e se, in questa parte la legge del riordinamento del Genio civile sia stata applicata; ma, se non lo fosse, io pregherei l'onorevole ministro di volerla, in questa parte, al più presto, applicare, poichè io ritengo che questi Comitati saranno molto giovevoli per questa specialità dei servizi

distinti, cioè idraulici, edilizi, ferroviari, di strade ordinarie, di strade ferrate, e via discorrendo.

Così gli raccomanderei che nelle istruzioni, cosa questa regolamentare, prescrivesse agli ispettori di Circolo d'occuparsi del coordinamento dei servizi delle provincie dei loro Circoli, e di prendere essi, si può dire, l'iniziativa del miglioramento delle opere pubbliche per tutti quei provvedimenti che interessano i territori e la nazione.

Io vorrei che l'ispettore del circolo fosse un consigliere, un direttore dei dipendenti uffici del Genio civile, direttore, s'intende, subordinato al Ministero, non già indipendente, ma vorrei che in relazione a questi desideri l'azione di questi ispettori di circolo fosse continua e si facesse sentire sui diversi uffici, i quali non possono agire slegati fra loro. Cotesti uffici non si devono considerare monadi isolate e quasi indipendenti nella facoltà d'iniziativa, come da qualcheduno fu qui altra volta preteso, io dico che se li lasciate slegati e non coadiuvati dal consiglio di superiori speciali tecnici avrete un servizio imperfetto, cattivo.

La nuova legge dell'ordinamento del Genio civile contempla anche agli articoli 45, 46, 47, 48 e 49 l'ampliamento del corpo reale del Genio civile. Per alcune parti questa legge fu già applicata, e nella relazione già è accennato in quale parte, rispetto al personale, la nuova legge fu applicata. Ma l'applicazione ebbe luogo in alcune parti importanti sì, ma che riguardano il numero minore degli impiegati ordinari e straordinari che da questo riordinamento sperano di vedere migliorata la loro situazione. La terza parte si riferisce ad ingegneri straordinari, ad aiutanti del Genio civile, a custodi idraulici, ad assistenti stradali e ad altri subalterni tecnici i quali attendono un miglioramento nella loro condizione incerta, penosa, veramente infelice. Io da molti anni, e come ispettore del Genio civile e come deputato ho insistito continuamente affinché sia resa giustizia a due categorie d'impiegati subalterni tecnici dell'amministrazione dei lavori pubblici, cioè alla categoria degli assistenti e sorveglianti stradali di nomina austriaca nelle provincie di Venezia e di Mantova e a quella dei custodi idraulici delle provincie stesse.

Rispetto agli assistenti e sorveglianti stradali io devo ricordare all'onorevole ministro, che in virtù della legge delle opere pubbliche del 1859, per un articolo speciale che si riferiva a questa categoria di impiegati, tutti gli assistenti e sorveglianti stradali delle provincie lombarde, ed erano più di sessanta, furono con decreto reale del 30 dicem-

bre 1859 parificati nel grado, e nel soldo agli assistenti misuratori del Genio civile; alcuni di essi erano esperti tecnici, ma altri erano quasi illetterati, eppure furono tutti parificati agli assistenti misuratori con lo stipendio, e col soldo stabilito dalla tariffa del Genio civile. Nel 1865 si fece la nuova legge sui lavori pubblici, ma non si potè allora avere in considerazione questa speciale categoria di impiegati, perchè essa esisteva in un paese d'Italia purtroppo ancora soggetto al dominio austriaco, e la legge italiana non poteva dare disposizioni per un personale che non apparteneva ancora alla giurisdizione del Governo nazionale.

Nel 1866 finalmente le provincie venete per loro fortuna e con loro soddisfazione vivissima e secolare vennero riunite alla nazione, e si fece allora la parificazione del personale tecnico delle pubbliche costruzioni venete e mantovane col personale delle altre parti del regno; ma agli assistenti e sorveglianti stradali non fu possibile provvedere, come nel dicembre 1859 si era fatto coi loro colleghi di Lombardia, perchè mancava quella disposizione speciale della legge del 1859, e quindi si lasciò questa categoria di impiegati nello stato povero e provvisorio in cui erano stati mantenuti dal Governo austriaco, il quale col pretesto di ordinare il servizio stradale li lasciò sempre nello stato di provvisorietà. Sicchè cosa ne avvenne? Ne avvenne che questi impiegati rendendosi per età invalidi non possono aver diritto a pensione per se, oppure morendo, non possono lasciare questo diritto di pensione alle loro vedove.

Il Governo austriaco però, nel caso in cui questi impiegati non avessero potuto continuare il loro servizio per la loro tarda età o fossero venuti a morte, provvedeva con speciali decreti sovrani, ed accordava ad essi od alle loro vedove pensioni che variavano dalle 800 alle 300 lire annue. Io per alcune vedove di benemeriti impiegati di questa categoria, i quali alla loro morte avevano circa 50 anni di servizio, non avendo nulla potuto ottenere per esse dal Ministero dei lavori pubblici, ho dovuto ricorrere al Ministero dell'interno, e sul capitolo della beneficenza fu stanziata a favore di quelle povere vedove un provvedimento annuo di lire 300. È piccola cosa, ma piuttosto che niente, intanto se ne accontentarono.

Ora la nuova legge, finalmente provvede anche a questi; e quando si discusse questa legge io dimostrai, che fra questi assistenti stradali, che ora sono ridotti ad un numero piccolissimo, che credo non superi i 12, ve ne sono alcuni che esercitano l'ufficio e le funzioni di aiutanti del Genio civile. Specialmente quelli delle strade di mon-

tagna sono espertissimi; e gli altri non sono assolutamente illetterati, ma anzi hanno una certa cultura; ed anche questi in generale hanno una capacità superiore a quella ordinaria degli assistenti misuratori.

Per questo io raccomando che si provveda al più presto, e che sia finalmente ad essi resa giustizia.

I migliori e più capaci sian passati alla categoria degli aiutanti del Genio civile; e gli altri, come mi fu esplicitamente e incondizionatamente promesso dal ministro precedente, quando si discusse questa legge di riordinamento del Genio civile, sian parificati agli assistenti misuratori del Genio civile.

Avverto che la maggior parte di questi impiegati, mentre io perorava sino dal 1868 la loro causa, sono già morti; si provveda dunque ai superstiti! Moriranno anche questi, mi si susurra da alcuno, ma almeno si provveda alla sorte di essi e delle loro famiglie, e non sieno più costretti a ricorrere al Ministero dell'interno per avere come elemosina, quell'assegno di pensione a cui avrebbero diritto per i loro lunghi e onorati servizi prestati al paese: alcuni di questi furono sempre animati da patriottismo e mandarono i loro figli in tutte le guerre della indipendenza a combattere per la patria.

E posso citare il Vaccaroni, i cui cinque figli militarono tutti e alcuni militano ancora onorevolmente per l'Italia.

Il Vaccaroni dopo 50 anni di servizio, venne a morte, e alla sua vedova si negò il diritto a pensione, la quale a titolo speciale patriottico le fu assegnata in modica misura dal Ministero dell'interno. Potrei citare la vedova Ongaro, della quale ho fatto altre volte parola, essa pure fu provveduta di modico assegno sui fondi del Ministero dell'interno. Sono fatti questi che non debbono continuare, e ripetersi, ma vi si deve provvedere convenientemente per ragione di giustizia.

Passo adesso all'altra categoria, cioè dei custodi idraulici del Veneto e del Mantovano. Come ben sa l'onorevole ministro, nelle provincie lombardo-venete durante la dominazione austriaca non si conosceva la categoria degli aiutanti del Genio civile. Nelle pianure, cioè nelle provincie idrauliche, le funzioni di aiutanti del Genio civile erano esercitate da custodi idraulici di prima classe. E anche dopo l'annessione di quelle provincie al regno d'Italia, trovandosi questo personale capace ed esperto non si provvide alla istituzione degli aiutanti del Genio civile. Io credo che in tutte le provincie venete siano finora stati



nominati due soli aiutanti del Genio civile, e intanto si continua contro ogni ragione a tenere separata dal corpo del Genio civile questa categoria di valenti custodi idraulici, distinti nel 1870 in tre classi nel personale idraulico subalterno, sebbene essi continuino nelle funzioni di veri aiutanti del Genio civile. Per i lavori stradali di montagna servono da aiutanti gli assistenti stradali dei quali ho fatto parola; per le pianure, nei circondari idraulici servono, ripeto, da aiutanti i custodi di prima e seconda classe. Di questi ve ne sono dei provetti e valentissimi. Ve ne sono di quelli che forse superano in capacità qualche ingegnere ordinario. E se si informerà l'onorevole ministro dei servizi prestati da questo personale in tutte le grandi occasioni di forti e minacciose piene dei fiumi e specialmente nell'epoca luttuosissima del 1882, troverà alcuni che hanno prestato allo Stato servizi veramente distinti, e non comuni, oltre il servizio continuo di aiutanti ch'essi prestano quotidianamente nei rispettivi uffici del Genio civile e in coadiuvazione degli ingegneri di sezione, che al bisogno suppliscono.

Io potrei citare i nomi di parecchi di questi benemeriti e valenti, ma non stà bene qui far nomi. Basta che l'onorevole ministro faccia esaminare le proposte che devono essergli pervenute dai diversi uffici del Genio civile del Veneto e del Mantovano per vedere quali effettivamente meritino di essere promossi e passati alla categoria degli aiutanti del Genio civile. I custodi idraulici di prima classe, ne ho qui l'elenco, sono quattordici in tutto. La loro età media è di anni 61; la durata media dei loro servizi è di 33 anni; quelli di 2<sup>a</sup> classe trovansi in condizioni poco diverse di età e di lunga durata di servizi. Non hanno tempo da perdere e da attendere, onorevole ministro. Vuole che questa gente passi in pensione col mediocerrimo soldo attuale di custodi idraulici, appena correlativo a quello degli scrivani? Vuole che le loro famiglie, in caso di morte di questi benemeriti, penino nella miseria? L'altro ieri l'onorevole Della Rocca perorava la causa degli operai addetti alle fabbriche dei tabacchi. Ma questi qui, che sono impiegati distinti e veri tecnici, che prestano servizi importanti, che con la loro opera salvano spesso volte i territori da disastri di rotte dei fiumi, e d'inondazioni, ma questi qui devono continuare a stare in una condizione inferiore, molto più infelice degli operai delle fabbriche dei tabacchi? No certo. È tempo di render loro giustizia. L'onorevole ministro, quando io ricordai queste due categorie d'impiegati nel dicembre scorso, allorchè si discusse il bilancio del primo semestre,

quando io gli raccomandai gli assistenti stradali o i custodi idraulici del Veneto e del Mantovano, egli mi assicurò che si provvederebbe alla promozione e alla parificazione di questi impiegati. Ma da quello che io so, da quello che mi risulta dalla relazione dell'onorevole Lacava, finora non si è nemmeno pensato a prenderli in considerazione. Io la prego, onorevole ministro, di non attendere il compimento del triennio, per applicare loro la nuova legge, ma che provveda d'urgenza per la condizione eccezionale di questa gente degna di ogni riguardo, che provveda d'urgenza a rendere quella giustizia che io invoco da ben dodici o quattordici anni.

Le mie raccomandazioni, s'intende, concordano con le idee del ministro e non sono punto osservazioni di opposizione.

L'onorevole relatore, accennando allo stanziamento delle spese ordinarie per le opere di prima e seconda categoria, ha detto che questo è dedotto dalla esperienza di alcuni anni, e mi pare dal triennio del 1867, 1868, 1869.

Ma l'onorevole relatore non ha avvertito, nè poteva saperlo, che la spesa preventivata per la 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, come io ho spesso volte detto in occasione delle discussioni di questo bilancio è assolutamente insufficiente; in quella media accennata dall'onorevole Lacava, non si calcolò, si dimenticò invece la spesa non piccola del rialzo delle corone arginali. Secondo la mia opinione, più volte qui espressa, la quale fu poi confermata ad unanimità della Commissione unica, nominata dal Ministero per i provvedimenti idraulici delle provincie venete, secondo questa opinione, i rialzi delle arginature in correlazione agli aumenti progressivi delle piene dei fiumi sono lavori di ordinaria manutenzione, perchè questi sono reclamati da quella condizione di sicurezza che devono avere costantemente le arginature se si voglia che servano di difesa ai territori.

Io ho molte volte raccomandato questi rialzi arginali, ma la mia voce, per ragione di necessità finanziaria, fu la *vox clamantis in deserto*, ed intanto avvenne che mentre si pensava di provvedere a questi rialzi con la legge delle opere straordinarie idrauliche stradali e marittime, i fiumi non attendendo i nostri comodi, si innalzarono, superarono le corone arginali, squarciarono dei fiumi più importanti le arginature, ed avemmo a deplorare le allagazioni luttuosissime e disastrosissime del 1882.

Per l'Adige si poteva e si può considerare quella piena come straordinaria, ma per il Piave e il Tagliamento non c'era straordinarietà di piena

era una piena alta, sì, ma che aveva avuto l'equivalente negli anni precedenti, specialmente nel 1851. Ebbene prima del 1876 io raccomandava vivamente che si mettessero in condizioni di sicurezza rispetto alla loro altezza le arginature del Po dell'Adige, del Bacchiglione, del Brenta, del Piave e del Tagliamento, e, invece i provvedimenti furono sequestrati nella legge suaccennata dei lavori straordinari. E i fiumi non attesero le nostre comodità, ma sormontarono e ruppero le arginature, e allagarono tanti territorii.

Fu detto che la condizione dell'Adige è veramente terribile, che è diventato colà un problema gravissimo quello di assicurarsi dai disastri di rotte. Ma io credo che lavorando e lavorando con coraggio, e con quella larghezza di mezzi e di dispendio che a nostro danno usano gli austriaci nel bacino alpino dell'Adige, noi potremmo assicurarci nel futuro contro nuovi disastri di piene. Le rotte per sifone sono rare, ma sono frequentissime le rotte per tracimazione. E quando avviene una rotta, per tracimazione o sormonto dell'arginatura, la colpa è della amministrazione che non ha provveduto a tempo. Potrei citare le rotte per tracimazione o sormonto delle arginature dell'Adige del 1882, cioè la rotta dei Masi, quella di Ca Morosini, della Rosolina, e se allora non fosse avvenuta la rotta per sifone nell'interno di Legnago, la rotta dei Masi si sarebbe estesa largamente in quasi tutta la provincia di Padova.

Per l'Adige si devono avere di mira due cose; che gli argini abbiano una vantaggiosa altezza, e che i piedi interni delle arginature siano protetti da salde scogliere. Le scogliere sono l'essenziale rimedio in Adige per impedire le rotte per sifone; secondo i suggerimenti dell'illustre idraulico Paleocapa, suggerimenti che io ho seguito quando era ispettore e secondo quanto ora si pratica e che deve largamente continuare, le scogliere sono indispensabili.

Se vorrete munire di buone scogliere il piede interno degli argini dell'Adige, non avrete a deplorare rotte per sifone; bene inteso che non si devono omettere gl'imbecillamenti a tergo degli argini, coi quali s'incassa artificialmente quel fiume pensile.

Ma bisogna inoltre provvedere al rialzo di quelle arginature; ed è un rialzo generale che noi oggi dobbiamo fare in media almeno di metri 1, 20 sopra le corone attuali.

Costerà molto, costerà dei milioni: non si spaventi l'onorevole ministro delle finanze; sarà una spesa bene impiegata, perchè risparmierà disastri di rotte ed allagazioni di estesissimi territorii, e

ci risparmierà le spese straordinarie onde riparare alle rotte, ed alle arginature da queste sconquassate.

Io vorrei proporre un aumento sul capitolo 13; ma essendovi innanzi alla Camera un disegno di legge per spese straordinarie, io per ora mi fermo. Io penso che in seguito quelle 4,900,000 lire bisogna, se si vuole effettivamente provvedere alla manutenzione delle opere di seconda categoria, aumentarle, e portare la somma ai 6 milioni e mezzo; onorevole relatore, non conviene fermarsi alle 4,900,000 lire. Un milione e mezzo, quasi due milioni di aumento di spesa ordinaria sono necessari, onde evitare i danni, che abbiamo lamentati troppo frequentemente, pei disastri di rotte e delle allagazioni.

*Strade ferrate.* Su quest'argomento assolutamente non voglio discorrere. Se ne è discusso anche troppo in queste due tornate; e forse *ex abundantia* se ne discorrerà quando verrà il disegno di legge delle convenzioni ferroviarie.

Oggi non voglio discutere la questione di servizio governativo, o di servizio privato. Io credo che l'uno e l'altro sian possibili, e possano essere fatti bene, quando i progetti siano ben precisi, siano studiati, veramente studiati, e non solo sulla superficie del terreno, specialmente nei paesi di montagna, ma anche siano studiati sulla natura dei terreni, sui quali bisogna fare le strade ferrate. Se non fate accurate esplorazioni geologiche, sbaglierete i vostri tracciati, e spenderete molto più del preventivo.

Ma, rispetto alle strade ferrate, io devo ripetere all'onorevole ministro una raccomandazione, e questa è relativa alla puntualità del servizio ed alla disciplina del personale, che credo lasci un po' a desiderare. Mantenga salda questa disciplina, ed ordini anche che nelle manovre che si fanno nell'interno delle stazioni si proceda con ordine militare, senza tante ciarle e con segni convenzionali da parte dei direttori di manovra. Ordinando che tutti se ne stiano silenziosi ed ai loro posti, conduttori, frenatori e subalterni e obbediscano esattamente agli ordini dei capi, quando si fermano e partono i convogli, si eviteranno le frequenti disgrazie successe ai subalterni e ad operai addetti al servizio delle ferrovie. Mi dicono, coloro che hanno viaggiato in Germania, poichè io non conosco quegli usi nè ho colà viaggiato per diporto, che le manovre dei convogli nelle stazioni tedesche, si fanno con una regolarità grandissima, senza che si senta mai il *ciarlamento* generale proprio dei nostri subalterni, talchè colà non nasce mai la confusione che de-

riva dalle ciarle e dalla indisciplinatezza e che porta sovente disgrazie e vittime nel nostro personale. Si adopri anche qui il sistema militare; il capitano dice mezza parola e tutti son pronti ad eseguire l'ordine senza nemmeno *fiatare*.

*Telegrafi.* Questo servizio va bene; ma l'onorevole ministro rammenterà una mia raccomandazione privata, riguardante la revisione dei regolamenti, specialmente quello per l'ammissione degli impiegati ausiliari e ufficiali del servizio telegrafico. È troppo vecchio il regolamento e, fra altre cose, esclude dal concorso per servizio telegrafico, come ausiliari, i giovani che hanno superati i 25 anni di età. Ma oggidì che tutta la nostra gioventù è obbligata a servire per qualche tempo nell'esercito e che è necessario per la saldezza della bassa forza di tenere appunto nell'esercito i sott'ufficiali più lungamente che sia possibile, oggidì è pur doveroso che a questi sott'ufficiali, quando per il lungo servizio prestato non siano più atti al servizio faticosissimo della bassa forza, si provveda con impieghi civili. Ciò abbiamo già stabilito per legge, è quindi necessario che il regolamento sia coordinato alle leggi che si sono fatte e si stabilisca, come si è fatto per gli impiegati delle poste, che il servizio prestato nell'esercito sia calcolato come servizio governativo utile e quindi si stabilisca che, se per esempio, gli aspiranti abbiano per 12 anni servito nell'esercito, supposto che vi siano entrati a 20 anni, il limite massimo dell'età, per la loro ammissione all'impiego civile sia di 32 o 33 anni e non già di 25. Con questo limite dei 25 anni voi ammettete negli impieghi civili, giovani che non mai o pochissimo hanno servito nell'esercito, che non si sono messi a disposizione della nazione, pronti a sacrificare la loro vita in difesa della patria; quindi bisogna avere sommo riguardo a quella classe di cittadini che escono dall'esercito, e perciò io prego che questo regolamento sia senz'altro corretto.

*Poste.* Per le poste io non ho altro da dire, dapochè il personale subalterno è tratto dagli ex militari, che nella scelta per le nuove ammissioni si abbia sempre riguardo fra i concorrenti a quelli che ebbero un grado nella bassa forza ed una maggiore durata di servizio sotto le armi.

Il giovane che ha servito nella seconda categoria o che ha prestato servizio di pochi mesi, non deve avere la preferenza sul sott'ufficiale che servi 8 o 9 anni e che non avendo altri mezzi di occuparsi, vi viene a domandare un posto di fattorino o d'inserviente nelle regie Poste.

Ai più provetti ex militari dovete aver maggior riguardo in ragione del servizio prestato.

E non mi si venga a parlare dell'incompatibilità dell'età: un uomo a 30 o 33 anni è ancora sul fiore della vita.

*Bonifiche.* Dovrei dire qualche cosa delle bonifiche, ma la spesa ordinaria delle bonifiche è limitata; le bonifiche nuove sono messe nella parte straordinaria e di esse mi riservo di parlare sui capitoli per qualche caso particolare, quando verrà la partita dei lavori straordinari. Ma sin d'ora, io non posso che fare eco alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Pais, relativamente alle bonifiche da eseguirsi in Sardegna. Come altre volte io ho detto e ripetuto, si è pensato poco finora al miglioramento idraulico e alla salubrità della Sardegna; e noi abbiamo bisogno che i terreni incolti di quest'isola siano bonificati, resi abitabili, per mandarvi i nostri emigranti. Facciamo che quelli del continente possano andare nelle isole vicine e trasportarsi stabilmente colà. Io sono sicuro che molti contadini toscani che adesso vanno a lavorare in date stagioni in Sardegna e in Corsica, si fermerebbero volentieri nella Sardegna e vi porrebbero stabile sede e aumenterebbero quella popolazione di buoni e operosi agricoltori ora troppo scarsa se vi si sanificassero i terreni malsani.

L'onorevole Codronchi raccomandò che il Ministero dei lavori pubblici non limiti la sua azione alle sole opere idrauliche di prima e di seconda categoria, che sono in amministrazione del Governo, ma estenda la sua vigilanza anche alle opere di terza e di quarta categoria. Se si studiassero dal Governo i miglioramenti che si possono introdurre nei territori soggetti alla malaria, palustri, che si possono migliorare con la apertura di colatori e scoli, con la sistemazione di qualche corso di acqua, di qualche canale, si potrebbero rendere facilmente quei territori sani e ubertosi. Io mi associo alle raccomandazioni dell'onorevole Codronchi; anzi vorrei che il Ministero esercitasse la sua vigilanza anche sopra i consorzi già istituiti, sopra i consorzi di scolo, per vedere se questi consorzi si uniformino nella loro azione e nella loro amministrazione alle leggi.

Io non vorrei che si rinnovasse il deplorabile fatto che già è accaduto in una provincia nota al Ministero. Una presidenza consorziale danneggiò ingiustamente e per mone egoistiche di interessati influenti una parte del consorzio e si vide questa enormità, che il Governo, trattandosi, come si diceva, di un interesse privato, non volle ingerirsi in quella questione; la quale portata in tribunale, questo si dichiarò incompetente, ed intanto che le due autorità, governativa e giudizia-

ria, facevano la parte non bella del proconsole Pilato, un comune intiero stette molti mesi sott'acqua, con danno gravissimo, non solo della produzione del terreno, ma della salute della popolazione. Esamini, onorevole ministro gli atti ministeriali, e troverà questi fatti, pur troppo recenti e non ancora repressi e riparati.

Io non vorrei che questi fatti si rinnovassero. Il Governo non deve mai essere neutrale quando trattasi dell'interesse delle popolazioni.

L'onorevole Righi accennò all'urgenza di agguingere alle opere idrauliche di seconda categoria le arginature dell'Adige da poco inferiormente a Verona sino al principio delle arginature di seconda categoria.

L'istanza dell'onorevole Righi è attendibilissima. Le rotte avvenute nel 1882 nelle arginature consorziali veronesi hanno dimostrato quanta sia la giustizia e l'urgenza che quelle arginature, sottratte a consorzi impotenti, siano prese in amministrazione dallo Stato.

Le rotte avvenute a Belfiore, sulla sinistra dell'Adige, che portarono l'allagazione sull'esteso territorio posto fra l'Adige e l'Alpone, dimostrano l'importanza di quelle arginature. È urgente che a ciò si provveda; ma non basta che si provveda a queste arginature dell'Adige veronese, è necessario che uguale provvedimento si adotti per altre arginature, le quali furono già descritte e precisate nelle proposte fatte dalla Commissione idraulica sunnominata. Fra le altre proposte io ricorderò come urgentissima la classificazione dell'arginatura dell'Astico o del Tesina, dalla strada di Braganze a Longare.

Quelle arginature proteggono e difendono larghi e ubertosi territori, e interessano la città di Vicenza.

Le rotte dell'arginatura destra dell'Astico sono causa delle temporarie disalveazioni di quel torrente, le cui acque si riversano su Vicenza, e vanno ad ingrossare il Bacchiglione che attraversa quella città, la quale non è certo in buone condizioni idrauliche per le periodiche debordazioni di quel suo fiume.

Il Ministero ha già raccolto abbastanza di queste proposte, già concretate e mature, per classificazione in seconda categoria delle più importanti di queste opere idrauliche, e può presentare senza ulteriore indugio, un progetto di legge, non troppo largo e complesso per provvedere alla classificazione delle opere già riconosciute e proposte dalla Commissione idraulica come necessarie ed urgenti, e la Camera certo non avrà difficoltà di approvarlo, imperocchè non trattasi di

difendere i consorzi da quelle arginature immediatamente protetti, ma i territori inferiori, i quali, se avvengono rotte superiori, vanno sott'acqua. Le difese sono quindi d'interesse generale.

Depo ciò mi riservo di dire qualche parola nella parte straordinaria del bilancio; quanto alla parte ordinaria intendo di aver finito. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano.

**Giordano.** Non era mia intenzione di prender parte alla discussione di questo bilancio per quanto riguarda la Sardegna, sia perchè non avrei potuto che ripetere quanto io ed i miei egregi colleghi abbiamo già costantemente detto e ripetuto, sia perchè oramai l'esperienza mi ha insegnato che i ministri, in quest'Aula, non possono fare promesse e dichiarazioni sostanzialmente molto diverse da quelle che ci fanno fuori della Camera.

Ma poichè l'onorevole Pais ieri, e l'onorevole Cavalletto oggi, con lodevole pensiero, hanno creduto di dover toccare, sebbene di volo, le questioni dolerose della costruzione delle strade ferrate secondarie e delle bonificazioni in quell'isola, permetterà la Camera che io mi associ di gran cuore alle loro premure e raccomandazioni, le quali rispondono perfettamente alle continue e giuste doglianze di quelle popolazioni, e sono la vera espressione dei voti e delle aspirazioni di quelle provincie.

Anch'io ho avuto l'onore, altra volta, di dire in quest'Aula che, secondo me, tutte le altre spese le quali si fanno per opere pubbliche riescono meno utili se non si pensa anche a migliorare l'aria malsana, se non si provveda a risanare e coltivare i terreni incolti e paludosi.

Altra volta ho avuto occasione di dire in questa Camera che la costruzione delle strade ferrate secondarie in Sardegna era, non soltanto uno stretto dovere di giustizia distributiva, per parte del Governo, ma anche un mezzo efficacissimo per arrecare sollievo a quelle popolazioni che versano in condizioni finanziarie molto difficili, dando lavoro agli operai. Ma tutto fu inutile, che io sappia, nulla di concreto finora si è fatto.

Francamente devo dichiarare che io non ho molta fiducia sulla efficacia delle interpellanze che si fanno ai ministri, dirò così, a bruciapelo, in occasione della discussione dei bilanci; epperò se l'onorevole ministro Genala questa volta riuscisse a farmi ricredere ne sarei lietissimo, e gliene sarei anche riconoscente.

In ogni modo posso assiecurarlo che se egli farà realmente del bene, e potrà giovare a quelle popolazioni non gli mancherà quella ricompensa che

ieri l'onorevole Savini, con elegante e simpatica parola, come sempre, gli prometteva a nome dei buoni recanatesi; non gli mancherà la gratitudine la quale, appunto perchè è la moneta con cui possono pagare i poveri infelici, in Sardegna come a Recanati abbonda moltissimo. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cerulli.

**Cerulli.** Io mi sono iscritto per parlare nella discussione di questo bilancio per sollevare una questione di interesse generale, la quale, se avea prima una non mediocre importanza ne ha acquistato, almeno a parer mio, una ben maggiore dopo la presentazione del disegno di legge sulle convenzioni ferroviarie.

Io non intendo sollevare prematuramente alcun *velo*, alcuna *cornina* relativamente a queste convenzioni; ma non posso trattenermi dallo esporre la questione cui ho accennato, la quale sebbene per ora indipendente dalle convenzioni medesime, potrebbe tuttavia venirne pregiudicata nel senso cioè di patirne da quelle un ritardo di soluzione, che sarebbe fatale.

L'argomento al quale accenno si epilogò nella seguente domanda: come intende di provvedere il Governo, all'esercizio di quelle linee di ferrovie complementari, approvate colla legge del 1879, la cui costruzione è oggi, o sarà tra breve ultimata?

Da un rapido sguardo che ho potuto dare al disegno di legge delle convenzioni, ho scorto che nei capitolati si è provveduto a questa materia; e allorchè quelle convenzioni verranno in discussione davanti alla Camera, sarà il caso di giudicare se il metodo proposto sia buono oppure no, se sia oppure no da accettare.

Ma ora m'importa conoscere in qual modo si provvederà dal Governo, all'esercizio di quelle linee da me accennate, nel periodo, dirò così, di *transizione*, che dovrà necessariamente scorrere dal giorno in cui le linee stesse saranno ultimate a quello in cui le convenzioni diventeranno legge dello Stato.

Ricorderò che la legislazione vigente in questa materia, ossia la legge del 1879 con le successive leggi di modificazione 1881 e 1882, fanno obbligo al Governo di *provvedere all'esercizio di queste linee* mano mano che sieno ultimate ed in condizione da essere esercitate; ma mentre esiste questa legislazione io ne ho indarno cercato l'applicazione ad alcune linee già costrutte. Non ho trovato nella laconica relazione che precede il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e molto meno nel dotto ed esauriente lavoro dell'illustre collega Lacava, relatore del bilancio stesso alcun

cenno di questa importante questione. Eppure io credo di non errare, affermando che sia necessario provvedere fino da questo bilancio al modo di risolverla.

Non debbo per conseguenza dissimulare alla Camera una certa trepidazione, un certo dubbio che è sorto nell'animo mio, al quale ho udito pure accennare da alcuni onorevoli colleghi che mi hanno preceduto in questa discussione e specialmente dagli onorevoli Del Giudice e Perelli.

Il dubbio mio però non è veramente quello stesso accennato dagli onorevoli preopinanti, cioè che si voglia subordinare la costruzione delle linee complementari alla approvazione delle convenzioni; ma invece che si possa quanto meno sospendere la questione dell'esercizio delle linee già costrutte fino all'adozione delle convenzioni medesime. Ora, non giova illudersi, signori, chè, per quanta buona volontà Camera e Governo vogliano metterci per affrettare la discussione e l'approvazione della legge delle convenzioni, per la difficoltà intrinseca del problema e per gli indugi resi necessari dalla procedura parlamentare, non potrà passare meno di un anno prima che quelle convenzioni, se verranno approvate dal Parlamento, divengano legge dello Stato.

Ora è mai possibile attendere ancora un anno per l'apertura all'esercizio delle linee già compiute?

Io credo che questo sarebbe assurdo. Ma perchè non si dica che io sia venuto innanzi alla Camera a proporre una questione che potrebbe parere astratta, mi si permetta di esemplificare brevemente a maggior dimostrazione della urgenza dell'argomento.

La Camera ben ricorda che con la legge del 1879 fu tra le altre disposta la costruzione di diverse linee ferroviarie che furono denominate linee *de' capoluoghi*, vale a dire di quelle linee destinate a collegare le città sedi delle amministrazioni provinciali alle più prossime arterie ferroviarie dalle quali erano tuttavia e dopo 20 anni di unificazione politica del regno, disgiunte.

Queste linee avrebbero dovuto, per giustizia e parità di trattamento, essere iscritte nella categoria prima; e ricordo che io stesso, appoggiato da altri onorevoli colleghi, ho sostenuto allora in questa Camera una tale tesi; ma non si riuscì a farla accogliere. Invece si stabilì che dovessero quelle linee essere iscritte in seconda categoria. Ma il Governo, per bocca del presidente del Consiglio, che era anche allora lo stesso onorevole Depretis, dichiarò, e la sua dichiarazione fu poi

tradotta, in un articolo di legge, che le linee *de' capoluoghi di provincia* dovessero esser costruite in precedenza a tutte le altre linee. Erano cinque se ben mi appongo. Cioè la linea Sondrio-Chiavenna, la Belluno-Treviso, la Macerata-Albacina, l'Ascoli-San Benedetto del Tronto, la Teramo-Giulianova.

Io tralascio di parlare delle prime quattro, non essendomi ben note le condizioni peculiari in cui esse si trovano riguardo alle costruzioni.

Potrei bensì dire qualche cosa della linea Ascoli-San Benedetto del Tronto, inquantochè so che i lavori di costruzione sono abbastanza avanzati e probabilmente nell'anno venturo essa potrà essere aperta al pubblico servizio; ma mi occuperò soltanto della Teramo-Giulianova che conosco meglio d'ogni altra, perchè abito nella provincia alla quale essa appartiene, e interessa il Collegio che mi onoro di rappresentare in quest'Aula.

Or bene, questa linea che pure era l'ultima dell'elenco di quelle dei *capoluoghi*, ha avuto la singolare fortuna (forse dipendente dalla facilità del tracciato, od anche dalla discrezione dei desideri delle popolazioni interessate, o meglio ancora dalla generosità dell'amministrazione provinciale che anticipò tutta la sua quota) ha avuto, come dicevo, la fortuna di essere costruita con sollecitudine tale, che nel momento in cui parlo essa è compiuta o press'a poco, e potrebbe essere aperta immediatamente all'esercizio, o dentro il corrente mese, tutt'al più.

Notate, egregi colleghi, che nella tabella A, annessa alla legge 5 luglio 1882, n. 876, la linea Teramo-Giulianova è sottolineata due volte fino all'anno 1883, ciò che significa che entro quell'anno cessar dovevano gli stanziamenti per la costruzione, perchè la linea sarebbe stata compiuta.

E notate ben pure che alle vive raccomandazioni degli enti locali interessati perchè la linea fosse aperta all'esercizio non più tardi del 1883, il Governo rispondeva in modo da non lasciare dubbi sulle sue favorevoli disposizioni.

Ma il 1883 è trascorso già da oltre 4 mesi, la linea è finita, eppure io non vedo inscritta, nel bilancio 1884-85 che stiamo discutendo alcuna somma per l'esercizio. Io ho trovato solo in questo bilancio annotata la linea teramana nel sub-allegato B al n. 10 con l'indicazione che per la costruzione di essa si prevede di spendere 480,000 lire per l'anno finanziario 1884-85; ho rilevato altresì dall'allegato alla relazione dell'onorevole Lacava, che per questa linea l'importo di

costruzione in base agli appalti dati è di 2,340,000 lire, in cifra rotonda, a fronte di 4,200,000 che erano stati previsti, ciò che fu anche rilevato nella seduta odierna dall'onorevole Del Giudice, benchè mi sembra che egli sia caduto in una piccola inesattezza, relativamente all'importo definitivo della linea, inquantochè accennò alla somma di 2,800,000 lire, mentre dal documento ufficiale del bilancio che abbiamo sott'occhio si rileva che l'importo è 2,340,000, come dissi. Ma questo poco monta.

Ora stando le cose nei termini da me accennati, voi comprenderete, egregi colleghi, che non si dovrebbe ritardare più a lungo per aprire all'esercizio questa linea. Però a quanto io conosco nessun provvedimento decisivo, certo e determinato, il Ministero dei lavori pubblici ha emesso fino a questo momento. Che anzi alle sollecitazioni vivissime, che come ben comprendete, gli sono state rivolte, ed agli stessi nostri uffici quali rappresentanti politici, o non si è dato risposta alcuna, ovvero, si è risposto in un certo modo poco concludente, e mi si permetta anzi dire *sibillino*.

Per darvene una prova leggerò un brano di una recente nota ministeriale che è stata comunicata al sindaco di Teramo in data del 30 aprile prossimo passato. In questa nota si dice:

“ Interpellato il Ministero circa l'epoca dell'apertura all'esercizio della ferrovia Teramo-Giulianova, esso ha osservato anzi tutto che le comunicazioni dell'ingegnere capo del Genio civile non possono, nè potrebbero essere intese nel senso di un'assicurazione a data fissa, sia perchè il fatto dell'apertura è soggetto ad *eventualità non prevedibili, sia perchè il decretare quest'apertura rientra nell'attributo del Ministero.* ”

E soggiunge quanto appresso:

“ Rispondendo alla domanda che venga indicata ora dal Ministero una data certa per l'apertura, il sottoscritto osserva come il termine del 15 giugno preavvisato dall'ingegnere capo non sembra fuori dei limiti di una ragionevole previsione, in rapporto coi termini d'obbligo delle imprese, che devono fornire gli scambi e il materiale fisso, ritenuto che, per aprire l'esercizio, non è nemmeno necessario che tutto il materiale sia collocato in opera, e tanto meno poi che abbia luogo preventivamente il collaudo, del 4<sup>o</sup> tronco ecc. ”

Mi dispenso dal leggere il resto di questa nota per non intrattenere troppo a lungo la Camera sebbene dovrei pur rilevare altre frasi come *la possibilità di ostacoli imprevedibili non foss'altro per avversità di stagione; la necessità della no-*

*mina di una Commissione che sarà delegata alla visita di ricognizione, ed alla quale spetta di proporre al Ministero il giorno in cui potrà effettuarsi la detta apertura, ecc.*

Queste parole di colore oscuro mi fanno un certo senso, che non posso nascondere; mi pare di scorgervi una certa intenzione dilatoria che mi fa pena dappoichè sarebbe doloroso assistere allo spettacolo di una linea già costruita, che importa, come udiste, non lievi sacrifici pecuniari allo Stato, ed alla provincia, di una linea destinata a tanti servigi di pubblico interesse, che forma l'aspirazione, il sospiro di tanti anni d'un'intera provincia, condannata indefinitamente alla inazione ed improduttività, colle inevitabili conseguenze di deperimento.

Vi sarebbe ben d'onde redarguire il Governo se volesse in tal modo assoggettare un'intera provincia a novella pena di Tantalo!

È necessario intanto notare che dal documento di cui ho dato lettura, non si rileva altro che questo, cioè: 1° che non è ancora determinata alcuna data per l'apertura della linea Teramo-Giulianova, mentre, come ho avuto l'onore di dichiarare, essa è ultimata, o presso ad esserlo; 2° che il fatto dell'apertura è soggetto *ad eventualità non prevedibili*; 3° che non si sa in qual modo il Governo provvederà all'esercizio.

Ora, non vi pare egli, onorevoli colleghi, che sia il caso di preoccuparsi di questo stato di cose, e potreste voi censurarmi che io sia venuto qui a domandare solenne affidamento, e promessa che non saranno più oltre ritardati i provvedimenti per l'apertura di questa linea, e che intanto, in sede di bilancio, si provvegga ai mezzi finanziari per l'esercizio della medesima, e delle altre che si trovassero nelle identiche condizioni, insino a tanto che le convenzioni ferroviarie non diventeranno legge dello Stato?

E se mi fosse concesso di dire tutto il concetto mio, io non vi farei un mistero del modo col quale reputo dovrebb'esser provveduto.

Io reputo che l'esercizio di questa linea, dovrebb'essere senz'altro affidato alla Società meridionale, che è quella che possiede ed esercita l'intero tronco arteriale adriatico, a cui la linea di Teramo è congiunta. Il Governo potrà combinare transitoriamente, interinalmente con quella Società le condizioni di esercizio, che crederà migliori. Ma è evidente che con questa sola esso può contrattare in modo conveniente, perchè non sarebbe davvero provvido consiglio impiantare un servizio speciale diretto per conto del Governo per quella piccola ferrovia.

L'esempio d'altronde d'affidare alla società delle Meridionali l'esercizio di linee complementari costruite in seguito della legge del 1879 non sarebbe nuovo, inquantochè il primo tronco della strada ferrata di Catanzaro-Marina appena ultimato fu affidato per l'esercizio alla stessa Società. Ma io dirò ancora per incidente e giacchè mi trovo nell'argomento, che questo grosso problema dell'esercizio delle ferrovie, intorno a cui si travagliano da tanto tempo scienziati ed uomini politici non si presta, almeno nel giudizio mio, ad una soluzione unica, quindi io non credo di dire un'eresia affermando che un vero assoluto non potrà raggiungersi giammai per quante ricerche e studi vogliano ancora fare gli uomini competenti. Intanto io vi posso dire che essendo fautore dell'esercizio privato delle ferrovie, benchè non per tutte le linee, ma per una gran parte, per la parte almeno che serve al movimento ed allo sviluppo industriale ed agricolo del mio paese, se vedessi attuato questo principio all'esercizio della linea della quale ho discorso, non avrei che ad applaudirne il Ministero ed augurarmi che esso corrisponda appieno ai bisogni della mia provincia.

E per non dilungarmi di più, concluderò invitando rispettosamente, ma formalmente, l'egregio ministro dei lavori pubblici, perchè voglia con opportuni stanziamenti in bilancio provvedere all'apertura dell'esercizio di quelle linee complementari che verranno successivamente allestendosi, e che faccia in ogni caso aprire al più presto al servizio pubblico la linea Teramo-Giulianova che si può dire ultimata, non potendo mancare al momento in cui parlo altro che qualche *scambio o piattaforma*. Io lo prego altresì a voler pronunciare quella parola di affidamento e di certezza, circa la data dell'apertura, che attendono da lui con ansietà e sollecitudine le popolazioni interessate.

**Presidente.** L'onorevole Nocito ha facoltà di parlare.

**Nocito.** Io non raccomando nessuna strada, nessun porto o faro all'attenzione dell'onorevole ministro, perchè so bene, non ostante la buona volontà del ministro, quale sia la sorte di tutti i voti che si appendono ai santi di questo mondo.

Non entro nemmeno in alcune di quelle grandi questioni che sono come avvisaglie di battaglie più o meno campali; ma mi limiterò a fare alcune osservazioni di ordine puramente pratico ed amministrativo relative a due importanti servizi, al servizio postale e telegrafico ed a quello delle bonifiche.

Relativamente al primo cominciò dal dichiarare

che rendo le mie più vive lodi, per quanto esse valgano, all'amministrazione di questo importante servizio, il quale risponde veramente ai progressi del nostro paese.

Non posso però tacere che sono rimasto sorpreso nel leggere nella dotta relazione dell'onorevole Lacava un periodo sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e intorno al quale attendo qualche spiegazione.

L'onorevole Lacava dice, nella sua relazione, che si smarrirono, per diverse cause, nel 1882, 240 lettere raccomandate con una perdita per l'amministrazione di lire 7,000; e che nel 1883 se ne smarrirono 171 colla perdita da parte dell'amministrazione di lire 6,100.

Di fronte a questo fatto, che, d'altra parte, risulta anche dalla relazione sul servizio postale, abbiamo un altro fatto, ed è quello dello smarrimento dei pacchi postali, il quale si manifestò in minime proporzioni, in confronto allo smarrimento delle lettere raccomandate.

Infatti, nella stessa relazione si legge: " Pochi furono i pacchi smarriti: il che mostra la regolarità e l'accuratezza del servizio, avuto anche riguardo alla brevità del tempo dalla attuazione di esso. „ Se il piccolo numero dei pacchi postali smarriti mostra l'accuratezza di questo servizio di recente istituito, il grande numero delle lettere raccomandate che andarono smarrite, mostra che c'è qualche cosa da fare intorno a questo ramo importante di servizio. Se le lettere raccomandate smarrite sono state 240 nel 1882 e 171 nel 1883, consideri l'onorevole ministro quale, in proporzione, abbia potuto essere lo smarrimento delle lettere semplici, delle quali l'amministrazione non risponde, e che si abbandonano in una buca postale alla provvidenza di Dio e della posta, senza alcun verbale di consegna, ed alcun rigo di ricevuta.

Se andarono smarrite tante lettere raccomandate, nelle quali, diciamo così, lo Stato non soltanto impegna la propria responsabilità amministrativa, ma impegna la propria responsabilità civile, quale potrà essere il numero delle lettere semplici che sono andate smarrite? Per conto mio, per le osservazioni che ho potuto fare personalmente, credo che questo numero non sia indifferente; e credo che ciascuno di noi avrà dal canto suo avuto occasione di lamentare più di un caso in cui lettere semplici siano andate perdute. Io desidererei quindi avere qualche spiegazione dall'onorevole ministro sopra questa cifra ufficiale, e sapere a che cosa si debba attribuire questo fatto che non giova

certo ad accrescere la fiducia in questa parte importantissima della pubblica amministrazione.

Non credo di poter suggerire rimedi in proposito, perchè certamente il ministro non ha d'uopo dei miei consigli, nè questa è la materia prediletta dei miei studi. Mi limito soltanto ad accennare il male, lasciando agli esperti di trovare il rimedio.

E poichè ho facoltà di parlare, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una riforma importante, che potrebbe essere adottata per virtù di regolamento, e sulla quale credo che sarà pervenuta all'onorevole ministro più di una petizione, (giacchè ne sono giunte ai membri dei due rami del Parlamento) ed è quella di elevare gli uffici postali ad uffizi d'incasso degli effetti cambiari. È questa una riforma oramai attuata dei regolamenti delle poste germaniche, e che ha dato buonissimi risultati.

Dal momento che la posta ha assunto l'ufficio economico delle Casse di risparmio, non si vede la ragione per la quale essa non debba accogliere una riforma la quale servirebbe a diffondere il credito in quei piccoli centri, in quei piccoli paesi che mancano di banche di sconto. Una delle ragioni per le quali il credito non si può svolgere, è perchè le cambiali rimangono giacenti e sofferenti quando viene il giorno della scadenza.

Ora, se il possessore d'una cambiale potesse rimettere il suo effetto all'ufficio postale del luogo in cui la cambiale deve essere pagata, se l'ufficiale postale, senza nessun suo fastidio, potesse incassare l'importo della cambiale, e versarlo al possessore mediante un vaglia, ovvero trasmetterlo col protesto della cambiale non pagata e colle spese, l'onorevole ministro vede bene quanto vantaggio ne deriverebbe alla diffusione del credito tra le popolazioni agricole lontane dai centri commerciali, e quante spese di commessi viaggiatori, d'intermediari e di liti ci sarebbero di meno, le quali poi si risolvono nel più grave interesse al quale si fa il prestito, o nel maggior prezzo al quale si vendono le mercanzie.

Ora debbo fare una osservazione intorno al servizio telegrafico, e facendola credo di rendermi anche interprete dei voti di parecchie popolazioni rurali, specialmente delle nostre provincie del mezzogiorno. Una disposizione regolamentare stabilisce che gli uffici telegrafici di ultima categoria debbano rimaner chiusi la domenica.

Comprendo che, trattandosi di uffici telegrafici di ultima categoria, ci possa e ci debba essere un giorno di riposo, ma non comprendo che proprio questo giorno di riposo debba essere la do-



menica; inquantochè è precisamente la domenica il giorno che le nostre popolazioni rurali destinano alle contrattazioni, alle fiere, ai mercati, ed in genere alle transazioni commerciali. Anche questa riforma per la quale basterebbe una modificazione nei regolamenti, sarebbe feconda di utili risultati per le nostre popolazioni rurali, od agricole.

Un'ultima osservazione debbo fare intorno al servizio delle bonifiche, e quest'osservazione concerne una provincia che si trova alle porte di Roma; parlo della provincia grossetana la quale si trova a cinque ore da noi; e ne parlo per soddisfare anche il desiderio espressomi dall'onorevole Maggi che malauguratamente è impedito da malattia di prender parte a questa discussione.

L'Agro grossetano, come ho detto, si trova a cinque ore di distanza da Roma ed è attraversato da deputati, ministri e dignitari; i quali non vi si fermano mai, preoccupati come sono di recarsi a visitare le esposizioni dei nostri miracoli dell'arte e delle industrie; se vi si fermassero vi troverebbero non minori insegnamenti; giacchè vi si trova una esposizione assai più importante di quelle delle arti e delle industrie, l'esposizione cioè lacrimevole e permanente d'interesse città trasformate in ospedali, d'interesse popolazioni che nell'estate abbandonano i loro focolari, di tutto il corpo di un'amministrazione provinciale con a capo il prefetto e di tutto un tribunale che emigra con tutti gli uffizi, e rinnova ogni anno cotesto esodo il quale costa allo Stato più di cento mila lire annue.

La malaria in questa provincia, o signori, va crescendo. Io non esagero.

Sul monte Amiata dove un giorno si godeva un'aria pura, oggi dominano febbri intermittenti, ed un comune, quello di Castiglione della Pescaia, il quale conta cinquemila abitanti, nell'ultima stagione estiva ebbe quasi tutta la sua popolazione colpita dalle febbri, meno otto o nove. Il proprietario fugge dai campi: il credito manca: la mano d'opera comprata col pericolo della vita dei lavoratori costa carissima. Così questa regione dove un giorno fu lo splendore della civiltà etrusca, oggi è il teatro della morte e della miseria.

Questi fatti bastano, onorevole ministro, perchè Ella vi porti tutta la sua attenzione.

Io non voglio entrare in tutto il tecnicismo del problema, in tutto quello che si è fatto, e che si potrebbe fare; dico solo che questo stato di cose non può nè deve durare per l'onore di una grande nazione, la quale non deve permettere che gli afflitti maremmani rimpiangano le paterne cure

delle cadute dinastie, e scontino col lento veneficio della malaria il grande delitto di avere amato l'Italia una e libera.

Mi piace, o signori, confermare le mie parole con quanto leggo in un autorevole scritto di un maremmano, il cavalier Porciatti:

“ Dal 1859 al 1884, cosa incredibile, e che il pudore rifugge a confessare, in ventiquattr'anni neppure di un centimetro si è avvantaggiata la colmata dei paduli, nulla in questo lungo periodo si è fatto che sia risultato proficuo. Un distintissimo idraulico diceva, che dove esiste un fiume Ombrone era impossibile che esistessero paduli, fuorchè per volontà degli uomini. Non sono valse le pubblicazioni, scritti, memorie, suppliche, deliberazioni di enti morali, nulla; risposte evasive, promesse vaghe, obiezioni di regolamento in contrario, ristagni prolungati, e forse premeditati.

“ Ecco l'indecorosa altalena di cui il Governo italiano, sia di Destra, sia di Sinistra ha dato doloroso ed ormai soverchiante spettacolo.

“ Si potrà citare a discarico apparente qualche lievissimo ed inconcludente lavoro eseguito per tenere, come suol dirsi, a bocca dolce i poveri illusi maremmani, ma di proficuo, ma di solido, ma di efficace da far credere o sperare, che il Governo abbia qualche volta veramente voluto proseguire, e condurre al più presto a termine la bella e grande impresa ai maremmani non consta. Vi è un fatto che non si smentisce. In 24 anni neppure un centimetro di colmata è entrato nei paduli. Se la cura, l'interesse e la solerzia che il Governo costituzionale con riprova di 24 anni ha spiegato per le bonifiche grossetane verrà posta in pratica di pari passo per fare la guerra alla malaria che ovunque opprime nel regno d'Italia, può stare sicuro il Governo stesso che nessuno gli contrasterà la gloria di aver fatto una nazione di cadaveri, di convalescenti e di febbricitanti. ”

Queste considerazioni credo che indurranno l'onorevole ministro a dare adeguata risposta. È tempo che egli, il quale è venuto al Ministero per il grande merito acquistatosi come relatore di una importantissima Commissione, quale era quella della inchiesta ferroviaria, si ricordi pure dei suoi studi economici, e della convenienza di legare il suo nome, anche alle feconde battaglie contro la malsania e la miseria.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

**Panattoni.** Rappresentante io pure di popolazioni che soffrono per la malaria, di popolazioni che ricordano le opere del passato abbandonate

dai Governi che sopravvennero; ho il dovere di unire le mie raccomandazioni a quelle dell'onorevole Nocito.

Chiedo al ministro dei lavori pubblici che ne dia conto come si sia dovuto inviare una Commissione speciale a Castiglioni nell'Agro grossetano, dove le febbri, per qualche tempo sopite, d'un tratto, per l'abbandono dei lavori di bonifica, più fiere oggi imperversano.

Regioni, che parvero in via di progressivo bonificazione, oggi ricaddero esposte ai guai della malaria, che dall'opera dei passati Governi era apparsa lenita.

Io invito perciò l'onorevole ministro a raccogliere il grido di allarme che io qui sollevò a nome di una provincia, priva malauguratamente in quest'Aula dei propri rappresentanti.

Grido d'allarme che dobbiamo raccogliere noi, che apparteniamo a popolazioni che soffrono alla pari di quelle. Lavorate indefessamente, lavorate a compiere le bonifiche; ispiratevi agli esempi di un passato, che io auguro non saremo tratti a rimpiangere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Lacava, relatore.** Della discussione generale compendierò quello che più specialmente alla parte finanziaria del bilancio si attiene, giacchè alle osservazioni dei vari oratori, concernenti i servizi pubblici risponderà meglio di me l'onorevole ministro.

Anzitutto io sono grato alla cortesia dei miei colleghi per le benevoli parole che hanno usato verso la relazione ch'io ho stesa sul bilancio dei lavori pubblici.

E cominciando dall'onorevole Nervo, io gli debbo due risposte: la prima, circa i residui, e la seconda, circa il reintegroamento di alcune somme che non vennero iscritte nel bilancio dell'esercizio 1884-85.

Per riguardo ai residui non v'è amministrazione dei lavori pubblici che non ne abbia, e l'onorevole Nervo sa meglio di me che, prima di essere pagate, le opere pubbliche devono essere collaudate ed i conti approvati; per ciò noi troviamo alla fine di ciascun esercizio dei residui. Difatti, nel 1878, si ebbero alla fine dell'anno per opere pubbliche straordinarie 21 milioni di residui in cifra tonda; nel 1879, 32 milioni; nel 1880, 19 milioni; nel 1881, 30 milioni; nel 1882, 41 milioni; nel 1883, 46 milioni; e se la cifra di questi ultimi anni apparisce maggiore, l'onorevole collega Nervo sa bene che erano anche maggiori gli stanziamenti.

Quanto al reintegroamento di alcune somme per

lavori straordinari, in questo bilancio, mi permetta l'onorevole Nervo che gli risponda quando mi occuperò delle cose dette dall'onorevole Baccarini.

All'onorevole Pais e all'onorevole Giordano, che hanno parlato della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie della Sardegna e delle bonificazioni in quell'isola, dirò che io non posso che associarmi alle loro raccomandazioni perchè al più presto possibile, specialmente le bonifiche, abbiano uno sviluppo maggiore nell'isola di Sardegna. Ed aggiungo che io ricordo che quando feci parte della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, quella Commissione, di cui l'onorevole ministro era autorevole membro, quella Commissione stabilì che la rete sarda fosse costituita autonoma.

All'onorevole mio amico Del Giudice debbo dare varie risposte; ma la maggior parte di esse saranno comprese in quelle che darò all'onorevole Baccarini, dappoichè l'onorevole Del Giudice in molte parti si è al discorso dell'onorevole Baccarini associato.

Soltanto mi preme sin d'ora avvertire che probabilmente egli non ha posto tutta la sua attenzione su quanto è detto nella pagina 59 della relazione, quando, facendo l'analisi delle costruzioni ferroviarie e del loro sviluppo chilometrico, ha detto, che nel 1884 i chilometri costruiti sono 146, a cui aggiunti altre 187 che si andranno ad aprire, formano in tutto 333 chilometri, onde sarebbero meno di quelli del 1883, poichè nel 1883 se ne aprirono all'esercizio 389.

L'egregio mio amico avrebbe dovuto considerare che questi dati consegnati nella relazione concernono il primo semestre del 1884.

**Del Giudice.** Non l'ho detto.

**Lacava, relatore.** A me era sembrato che l'onorevole Del Giudice dicesse che, nel 1884, vi era un numero minore di chilometri aperti all'esercizio che nel 1883. Ad ogni modo se egli non ha detto questo, io intendo, per mia parte, di non aver detto ciò che a lui ho risposto in proposito.

Debbo anche rispondergli intorno alla costruzione della strada Eboli-Reggio. L'onorevole mio amico Del Giudice forse avrebbe fatto meglio di trattare tale questione al capitolo apposito, anzichè nella discussione generale. Ma perchè egli ha creduto di fare altrimenti, io non posso, rispondendo, che far voti affinchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici tratti alla stessa stregua tanto la linea esterna che l'onorevole Del Giudice ha oggi sostenuta, quanto la linea interna che le è sorella e gemella.

L'onorevole Perelli ha fatto alcune osservazioni circa le Casse postali di risparmio, ed io posso

aggiungere a quanto egli ha detto che, sebbene sia vero che nel 1881-82 i risparmi depositati nelle Casse postali non hanno avuto quell'ascendenza che ebbero fino al 1880, pure, dalla stessa relazione, si osserva che il direttore generale delle Poste, in una sua aggiunta, fa rilevare come per il 1883 siasi di nuovo accresciuto il movimento dei depositi nelle Casse postali.

Del resto, se nelle Casse postali questo aumento non è stato sempre progressivamente maggiore, egli è indubitato però che il risparmio tra noi ha sempre proceduto in linea ascendente negli altri Istituti di risparmi e di credito durante il 1881-82. E ci auguriamo che questo movimento ascendente, segniti a manifestarsi come si è manifestato nel 1883, anche nelle Casse postali.

L'onorevole Cavalletto ha sollevato parecchie questioni.

Dapprima nel parlare delle molteplici incombenze che sono assegnate al Ministero dei lavori pubblici relativamente alla parte tecnica, egli espresse il desiderio d'una maggiore specializzazione dei servizi. Credo che l'onorevole Cavalletto si sia bene apposto, pur facendo osservare a lui che questa specializzazione dei servizi, per quanto concerne il servizio degli ingegneri, c'è già di fatto.

L'onorevole Cavalletto, che fu così degnamente ispettore del Genio civile, sa bene che in quel corpo vi sono ingegneri che si occupano specialmente della parte idraulica, altri delle ferrovie, altri delle opere stradali, e così via, ad ogni modo credo che la raccomandazione da lui fatta gioverà sempre più alla bontà del servizio, e la Commissione non può che associarvisi.

L'onorevole Cavalletto ha inoltre sollevato una questione gravissima dal punto di vista direi anche della giustizia distributiva; quella dei custodi stradali idraulici, poichè da quanto l'onorevole Cavalletto ha affermato, mi pare che veramente sia una questione di parificazione. Se è vero che sotto la legge austriaca per le opere pubbliche, non era considerata la qualità di aiutante, e che invece le attribuzioni di questi erano esercitate dai custodi, io credo che sia una questione di parificazione e di giustizia quella che egli ha sollevata.

E non sarà certamente per la mancanza del mio voto che la sua proposta non verrà approvata.

Egli poi ha fatto un appunto alla relazione, per quanto si riferisce alle spese delle opere idrauliche di seconda categoria. La Commissione ha domandato al Ministero di sapere come fossero distribuite le spese ordinarie per le opere di prima e di seconda categoria. Ed il Ministero ha date quelle

indicazioni, e dilucidazioni che si leggono nella relazione.

Io quindi, in questo, non ho fatto che riepilogare le notizie che abbiamo avute dal Ministero, e con le quali potrà la Camera formarsi un criterio del come queste spese siano distribuite. Ove poi queste spese non siano giudicate sufficienti, non può la Commissione di sua autorità mutarle in sede di bilancio; spetta al potere esecutivo di vedere quali ulteriori spese siano ancora necessarie, allo scopo di eliminare tutti quei disastri, che, pur troppo, noi tutti deploriamo, e che vanno in danno delle finanze, e fare alla Camera le relative proposte.

L'onorevole Cerulli ha egli pure fatta un'osservazione per la parte che compete alla Commissione del bilancio, circa la questione dell'esercizio di quelle strade ferrate le quali sono già finite, ma non sono ancora aperte al traffico, e più specialmente della linea Teramo-Giulianova. Certamente, in questa relazione, la Commissione del bilancio non poteva prevedere, e non le conosce nemmeno in questo momento, le intenzioni del Governo, e le disposizioni proposte nel disegno di legge delle convenzioni. Sembra però naturale che queste strade non possano rimanere nè isolate, nè senza esercizio, e che assolutamente vi si debba provvedere. E io credo appunto che o sarà provveduto nel progetto delle convenzioni, o il Governo provvederà con disposizione speciale.

Infine l'onorevole Nocito e l'onorevole Panattoni hanno parlato di bonifiche, e della necessità di dare ad esse maggiore sviluppo. Da parte mia e della Commissione, non abbiamo nulla a opporre circa al maggiore loro sviluppo; in quanto poi allo stato attuale delle cose, risponderà l'onorevole ministro.

L'onorevole Nocito ha anche richiamata l'attenzione del Ministero intorno alle lettere raccomandate smarrite.

Io mi permetto di fargli osservare che il numero di queste lettere raccomandate smarrite va sempre decrescendo annualmente, il che significa che la direzione generale delle poste usa ogni mezzo ed ogni cautela, affinchè questo inconveniente cessi per quanto più è possibile. In quanto alle lettere non raccomandate, molte delle quali l'onorevole Nocito dice essere perdute, io non ho che a richiamare l'attenzione sua e quella della Camera sull'allegato n° 16, dove sono indicate tutte le stampe, tutti i campioni e tutte le lettere andate smarrite; osservo però che, tra le indicazioni date nell'allegato n° 16, vi si trova anche questa che, cioè, delle lettere che non hanno potuto aver corso (8340), molte non l'hanno avuto per defi-

cienza di indirizzo; ed in questo caso non è la direzione delle poste responsabile del mancato servizio.

E ora vengo a rispondere al discorso dell'onorevole mio amico Baccarini, il quale principalmente fermò la sua attenzione sopra un brano della mia relazione.

Anzitutto, debbo ringraziare l'onorevole Baccarini, anche a nome della Commissione del bilancio, d'aver accettato le proposte della Commissione circa il metodo di reintegroamento delle competenze.

Egli ha riconosciuto inoltre la tenuità delle somme che devono nel bilancio reintegrarsi; ma la Commissione non ha solamente guardato alla tenuità della somma.

Nel fare la sua proposta, ella è partita anche da altre considerazioni.

Per esempio, la Commissione ha considerato la questione di massima, e non ha messo neppure in dubbio che si possa, colla legge del bilancio, diminuire la competenza e gli stanziamenti apportati da leggi speciali. In questo concetto, la Commissione è stata unanime, e non ha neppure permesso, come si dice, la discussione; ed è appunto per questo motivo che, avendo trovato alcune somme da reintegrarsi, ha proposto per il reintegroamento due articoli speciali.

A proposito di questi articoli speciali, l'onorevole Baccarini fece però qualche osservazione, circa la forma, e la convenienza di fronte al Senato. Essendo questa una questione che esce dai limiti del bilancio dei lavori pubblici poichè concerne tutto lo indirizzo della Commissione del bilancio, vi risponderà il mio amico, l'onorevole presidente della Commissione stessa.

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*) Chiedo di parlare.

**Lacava, relatore.** Io dunque diceva che la Commissione ha tenuto conto di molti coefficienti per convenire che non fossero reintegrate in quest'anno finanziario quelle tenui somme, ed invece fossero riportate nel bilancio del 1885-86, mantenendo però fermo il principio che, con una legge di bilancio, non si possano variare gli stanziamenti stabiliti nelle leggi speciali.

Ha difatti considerato che il ministro può impegnare tutte le somme le quali sono autorizzate per leggi speciali, cioè non solamente quelle stanziare nel bilancio corrente, ma anche quelle da stanziare nei bilanci avvenire: quindi, la mancanza del reintegroamento delle somme, non può nuocere alla facoltà che ha il ministro d'impegnarle in nuovi appalti.

La Commissione ha poi rivolti due quesiti al ministro dei lavori pubblici, per sapere a quanto potevano ascendere le somme necessarie pel pagamento delle opere straordinarie compiute o da compiersi, sia nel semestre passato, sia nell'anno finanziario 1884-85. E dopo che la Commissione, con accurata analisi, ebbe verificato tutte le proposte e dati che vennero dal Ministero dei lavori pubblici, si accorse che i pagamenti da effettuarsi per questi diciotto mesi sono sempre al disotto dei residui e degli stanziamenti di competenza fatti nel bilancio del 1884-85 e in quello del primo semestre del 1884.

La Commissione quindi non appoggiò le sue risultanze sulla massa dei residui, ma su tutte queste considerazioni insieme unite.

Il mio amico Baccarini, però, dopo avermi da perfetto cavaliere salutato rivolgendomi benevoli parole, ed accettando le teorie della Commissione, ha imbrandito le armi, e si è fermato a discorrere di un periodo della mia relazione, credendo di riconoscermi quasi un attacco a lui e nel tempo stesso una offesa alla legge del 1879.

Io prego l'onorevole mio amico Baccarini di credere che, scrivendo quel periodo, io non pensavo proprio di fare cosa che potesse a lui riescire non grata. Io leggerò alla Camera questo periodo, affinchè possa vedere quanto fosse lontano dall'animo mio il pensiero di dire cose che potessero essere così giudicate dall'onorevole Baccarini.

“ Tutti sanno la storia della legge 29 luglio 1879, i grandi bisogni che dovè soddisfare, che rispondevano ad una imperiosa e sentita necessità del paese, ma nessuno ignora pure che non per tutte le linee si avevano studi completi, onde per molte l'incertezza della lunghezza e del costo chilometrico; un dubbio quindi invase l'animo della Commissione, che si accrebbe in pensando al fatto che una delle linee, la sola delle più importanti compiuta, la Novara-Pino, è costata più del doppio della spesa prevista. Il costo presunto fu di lire 20,000,000 e la spesa è stata di 40,623,644 lire. È il lembo di una cortina che si alza, ed auguriamoci fosse questo l'unico caso. ”

Ecco il periodo incriminato della mia relazione dal quale, come diceva, l'onorevole Baccarini prese le mosse per il suo discorso.

Se l'onorevole mio amico Baccarini ha creduto di pigliare questo innocente passo della relazione come un pretesto di ripetere la favola antica, e l'accusa a me di avere intorbidate le acque, egli deve riconoscere che io non ho tirati dei sassi in aria, e che quindi non potevano ricadere in colombaia, e soprattutto sulla mia testa. L'onorevole

Baccarini, invece, credo che abbia voluto tirare un sasso in qualche altra colombaia, anticipando un attacco a qualche disegno di legge che potrà presto esser presentato al giudizio della Camera.

L'onorevole Baccarini è perfettamente libero di giudicare quel progetto di legge come meglio gli talenta; ma certamente io non posso dargli il diritto di credere che, in un periodo della mia relazione, vi fosse l'occasione per lui di pronunziare il suo discorso, poggiandosi sul periodo medesimo. Io ho scritto, come sempre, la mia relazione *sine ira et studio*. Non è oggi la prima volta che io faccio di queste relazioni; ne ho fatte altre quando al banco ministeriale sedevano altri uomini, ed io, allora di opposizione, in quelle relazioni non ho portato mai questioni politiche o studio di parte. Le relazioni della Commissione del bilancio sono completamente all'infuori di tali questioni. E di questo l'onorevole Baccarini doveva essere tanto più persuaso, inquantochè, non essendo egli più ministro, io non poteva dipartirmi dal costume che ho sempre avuto di non attaccare coloro che più non fanno parte del Governo.

L'onorevole Baccarini dovrà anzi, spero, riconoscere che quando ho potuto dire qualche cosa che concernesse la sua amministrazione, l'ho fatto con piacere. Infatti ho ricordato la legge sui porti, la legge sulle bonifiche, e quella sui tramvia che è ancora in progetto.

Ciò premesso, a me importa rispondere ad un'altra parte del discorso dell'onorevole Baccarini, poichè egli in quella ha creduto di mettermi in contraddizione con i miei precedenti e con quelli che io ho potuto dire e fare finora circa la questione ferroviaria. Scrivendo quell'innocente periodo che ho più sopra ricordato, io non ho inteso punto di combattere la legge del 1879. E come mai poteva io combatterla, io che ho preso alla legge medesima non ultima parte; io che credetti e credo sempre che fosse quella la legge che allora meglio rispondeva ai bisogni del paese; io che feci parte della Commissione che la sostenne dinanzi alla Camera?

L'onorevole Baccarini doveva ricordare che, essendo egli ministro, molte volte quella legge fu attaccata, e che io fui sempre tra coloro che la difesero.

L'onorevole Baccarini, con molta abilità, pose in raffronto la legge del 1879 quale fu votata dalla Camera, col disegno di legge che egli aveva presentato. È bene dunque ricordare alla Camera, che il disegno di legge sulle ferrovie complementari fu proposto prima dall'onorevole Baccarini, che quando fu discusso alla Camera egli non era

più ministro, e che più tardi egli raccolse il progetto votato dalla Camera e lo sostenne al Senato essendo ritornato al Ministero.

Ora, l'onorevole Baccarini nel suo discorso di ieri mettendo in riscontro la proposta sua, con quella che fu votata dalla Camera, volle quasi dimostrare che la legge da lui proposta era migliore di quella che la Camera votò, e di quella che fu proposta dalla Commissione. Quindi io deggio, a questo proposito esporre alla Camera alcune osservazioni.

La proposta di legge dell'onorevole Baccarini, mi permetta egli di dirlo, non rispondeva ai bisogni del paese. Egli presentò una legge nella quale si proponeva di spendere 750 milioni in ferrovie da ripartirsi in 15 anni, e stabilendo 12 anni di tempo per compierne le costruzioni.

La Commissione, che dovette esaminare quel disegno di legge, ricevè nientemeno che 825 petizioni da tutte le parti d'Italia, molte delle quali erano di Consigli provinciali e comunali, e tutte dicevano che la proposta di legge dell'onorevole Baccarini era incompleta; onde la Commissione dovè allargare quella legge da lui presentata portando la spesa da 750 a 900 milioni.

Caduto il Ministero di cui faceva egli parte, il Ministero che succedette ed una seconda Commissione, in seguito a nuovi reclami e nuove richieste, portarono quella spesa a un miliardo e 200 milioni; e la Camera poi, nella discussione pubblica, accrebbe ancora altre linee, e da un miliardo e 200 milioni, la spesa salì a un miliardo e 260 milioni.

Che cosa doveva fare e fece la prima Commissione? La Commissione, quando discuteva quel progetto tenne presente che c'era un'altra legge dello Stato, quella cioè presentata dallo stesso onorevole Baccarini, relativa all'inchiesta sull'esercizio privato; poichè è bene ricordare che egli, come primo atto, quando entrò al Ministero, propose l'inchiesta sull'esercizio ferroviario in seguito alle Convenzioni del 1877.

La Commissione si trovò in queste dure condizioni. Non poteva accettare il sistema delle concessioni di costruzioni ed esercizio insieme, perchè l'esercizio privato era sotto inchiesta. D'altra parte non aveva fondi disponibili; perchè non furono dal ministro delle finanze accordati ai di là di 60 milioni all'anno. Motivo per cui, quando da una spesa di 750 milioni, si arrivò a 900 milioni, e poi ad 1 miliardo e 200 milioni, qualche espediente bisognò pure cercare; e quello escogitato fu di allungare il periodo del tempo assegnato per la costruzione, che invece di 12 anni si portò

a 20. Ecco come quella Commissione fu obbligata ad allungare il termine per le costruzioni. Tale sistema fu accettato dall'onorevole Baccarini anche per la legge sulle strade. Voi ricorderete la legge sulle strade ed altri lavori straordinari del 1881. Quando fu presentata alla Camera, era per alcune opere, la Commissione l'accrebbe; la Camera l'accrebbe ancora.

Dunque non potendosi fare diversamente per la mancanza di maggiori fondi, si dovè allungare il numero degli anni. Nè la Commissione poteva, nel caso di che discutiamo, proporre di affidarsi a concessione privata le sole costruzioni, tornando un tale sistema sempre a danno dello Stato. Si possono affidare le costruzioni con l'esercizio ad una Società concessionaria, perchè allora essa è interessata a costruirle bene, dovendo poi esercitare le linee che costruisce. Al contrario, quando si volesse dare la sola costruzione a Società private, ne verrebbe quello che è avvenuto per il passato. E le linee Calabro-Sicule, le Liguri, e la Savona *docent*.

L'onorevole Baccarini, nella continuazione del suo discorso, attaccò ancora quel tale brano della mia relazione, dicendo che io aveva elevato a regola generale l'esempio del costo della Novara-Pino, la quale prevista nella legge di costruzione per 20 milioni, era invece costata 40,600,000 lire. Io anzi scrissi: è il lembo di una cortina che si alza, e mi auguro che sia questo l'unico caso. Signori, non è che si possa dire che la legge del 1879 abbia mal fatto a stabilire quelle previsioni. Come sapete, quando fu votata la legge del 1879, non c'erano, per tutte le linee, i progetti; ricordo anzi che la Camera stessa per iniziativa di deputati votò delle linee senza che ci fossero progetti di nessuna specie. Quindi non è un'accusa alla legge del 1879 il brano della mia relazione.

La legge del 1879, lo replico ancora una volta, soddisfece ai grandi bisogni del paese; e non c'è da lagnarsi se allora non si guardò troppo pel sottile, se cioè tutte le linee da quella legge votate avevano o negli studi compiuti e i progetti pronti.

L'onorevole Baccarini, quasi mise in dubbio che la Novara-Pino fosse costata 40,623,000 lire. Io ho qui un documento ufficiale, che mi faccio premura di comunicargli che la Commissione ha dal Ministero dei lavori pubblici, e dal quale si rileva che il costo presunto dalla linea Novara-Pino, giusta la legge 29 luglio 1879, in 20 milioni ammonta alla somma di 40,623,664; dei quali 34,410,000 pagati e il resto da pagare. Ma ho io inteso di dire che di tutte le altre linee sarà lo stesso? No. Ho detto

anzi che spero sia l'unico caso quello della Novara-Pino.

Nè vale il dire, come disse ieri l'onorevole Baccarini, che la Sulmona-Roma, e l'altra linea di Giulianova, di cui ha parlato ora l'onorevole Del Giudice, costeranno o sono costate meno; me ne compiacio, e desidererei che tutte le altre linee costassero meno. Ma io non mi affido a certe illusioni. Per esempio la Santa Venere-Potenza nella legge è prevista per 22 milioni ma nel progetto di massima risulta per 28 milioni! La Parma-Spezia costerà tanto quanto è previsto? La Messina-Cerda costerà tanto quanto è previsto? Io non lo credo, e potremo ritornare su questa questione, quando le strade saranno compiute. (*ilarità*)

Io avrei desiderato che, nel discorso di ieri, l'onorevole Baccarini, invece di toccare una parte della mia relazione, si fosse fermato sopra un'altra questione gravissima che egli non ha avvertito, cioè dell'influenza che ha avuto sulla legge del 1879 la legge del 5 giugno 1881 che modificò la legge del 1879, quella legge, cioè, che va sotto il nome di legge di anticipazione di lavori.

Quella legge affretterà i lavori, dice l'onorevole Baccarini: lo vedremo. Ma egli non può negare che vi sono state molte disorzioni d'asta, e pochi ribassi. Difatti, nella relazione delle strade ferrate dell'egregio mio amico onorevole Valsecchi, si rileva, per esempio, che, dopo la legge del 5 giugno 1881, all'infuori di nove, trenta appalti andarono deserti.

**Baccarini.** Che ce ne importa?

**Lacava, relatore.** Che ce ne importa? esclama l'onorevole Baccarini. Io espongo le conseguenze, e dico che in appalti d'opere, dai ribassi di asta del 34 per cento siamo scesi al 2.40

**Nervo.** C'era l'obbligo di anticipare gl'interessi per tanti anni!

**Lacava, relatore.** Questa, onorevole Nervo, è una ragione di più, poichè, nonostante l'anticipazione degli interessi al 5 per cento, gli appalti sono rimasti inefficaci, perchè gli appaltatori non hanno avuto quei tali certificati di credito di cui parla la legge del 5 giugno 1881.

*Una voce:* Ecco il segreto.

**Lacava, relatore.** Io non ho voluto stampare un altro allegato che ho avuto dal Ministero dei lavori pubblici, e nel quale sono distinte tutte le medie dei ribassi d'asta, tanto negli appalti dati prima della legge del 5 giugno, quanto in quelli dati dopo. Ora mi spiace di non averlo pubblicato; ma chiunque legge cotesto allegato, troverà la conferma di quanto ho detto nella relazione, cioè, che i ribassi d'asta ora li abbiamo a 2,40

mentre prima li avevamo fino al 34 per cento. Gli intraprenditori di opere sanno il fatto loro, prendono per la finestra ciò che lasciano per la porta!

Riepilogando dunque, io debbo concludere che il brano della mia relazione citato dall'onorevole Baccarini, non gli dava punto il diritto di poter fare il discorso che ieri pronunziò. E se egli aveva in animo di tirare qualche sasso o sassolino in altra colombaia, egli, come già dissi, poteva non prendere occasione dalla mia relazione, che verso di lui, è stata imparziale e giusta come era mio dovere. Soggiungo che mi sono dilungato a parlare su questa questione, per difendere la legge del 1879, che secondo il discorso dell'onorevole Baccarini, pareva che io avessi voluto combattere. (*Bene! Bravo!*)

**Baccarini.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

**Savini.** Una parola sola. Anche a nome di quattro miei colleghi che rappresentano la provincia di Macerata, invoco dall'onorevole ministro una promessa; che cioè la linea Civitanova-Piediripia sia aperta all'esercizio appena sarà terminata.

**Presidente.** Onorevole La Porta, vuol parlare adesso? Debbo avvertirla che l'onorevole Baccarini ha chiesto di parlare.

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*) Parlerò dopo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

**Baccarini.** La Camera comprenderà come io debba rispondere pochissime parole all'onorevole relatore del bilancio, al quale voglio dare ogni prova non di cortesia, che è cosa molto ordinaria e obbligatoria, ma di grande stima, e, se mi permette, di amicizia.

Io non ho detto parole nè verso il relatore nè verso la Commissione, che non fossero parole di lode.

Nè mi sono lagnato mai, nè mi è mai passato per la mente di lagnarmi che nella relazione fosse qualche cosa di offensivo verso di me o verso la legge del 1879. Non ho mai avuta questa intenzione dell'offesa che, come ho detto tante volte, non passa mai per la mia mente, e per conseguenza non credo che possa nemmeno passare per la mente degli altri miei onorevoli colleghi. Nella discussione generale del bilancio, ho voluto soltanto appoggiarmi a qualche considerazione che trovai scritta nella relazione, e che mi parve in armonia con certe considerazioni che adesso si fanno ordinariamente, in previsione dei muta-

menti che tutti sappiano essere stati proposti relativamente ai metodi delle costruzioni.

E su questa parte del mio discorso non parmi che il mio amico Lacava abbia risposto in modo molto concludente.

Il punto principale che presi di mira fu questo. Non che io od altri, abbiamo criticata ora la legge del 1879; per parte mia, lo dissi ieri e lo ripeto ancora, la considero un beneficio; tale la considera l'onorevole Lacava, tale la dovranno considerare tutti.

Io citai la legge del 1879, non per ricordare che aveva proposto una spesa minore, che anzi, se il Ministero e le Commissioni portarono quella cifra al doppio, io non ho che a battere le mani, e specialmente ora che i fiumi corrono oro, mi auguro che la spesa possa essere aumentata: solamente è bene ricordare che i 50 milioni all'anno da me proposti, a uomini competentissimi di questa Camera in materia finanziaria, parevano allora il *non plus ultra* delle spese ferroviarie, a cui si poteva arrivare.

Io ho osservato solamente che la legge del 1879, era accusata di ritardare le costruzioni, non per colpa di Tizio, o di Caio, del presente o del passato Ministero, ma per il metodo che era stato adottato, specialmente nelle dotazioni dei vari tronchi. Ed in allora ho detto che, se il metodo della distribuzione per tronchi era difettoso, o si credeva ora di criticarlo, il ministro dei lavori pubblici passato rideva, perchè i sassi cadevano in colombaia, avendo egli da deputato combattuto la disposizione, che fu poi votata, quando una parte del Ministero presente, che era anche quella d'allora, ed una parte della Commissione attuale difendevano quel metodo.

Io ho detto che se adesso si trova la panacea per la sollecita costruzione delle strade ferrate, nell'affidarle all'industria privata, in parte ne convengo, tanto che allora io proponeva questo stesso metodo, mentre una parte della Commissione della legge del 1879, ed il Ministero d'allora...

**Lacava, relatore.** Chiedo di parlare.

**Baccarini.** ...che poi è quello di adesso, sostituirono le costruzioni dirette per conto dello Stato. Questo ho detto, e sfido chiunque a negare che questo non sia.

L'onorevole Lacava ha detto: io almeno ero contrario ad affidare le costruzioni sole all'industria privata. Ma, onorevole Lacava, se leggerà la legge del 1878 che ho citata ieri, (non voglio perder tempo a citarla anche oggi) troverà che il Governo poteva facultizzare per l'indu-

stria privata non la costruzione sola, ma l'esercizio e la costruzione insieme. C'era tutto quello che si desidera oggi, e che adesso diventa buono.

Ma non mi sono riferito al bilancio od alla relazione: io ho portata la discussione sulla materia delle ferrovie; ed ogni volta che un deputato parla sul merito di questioni che hanno rapporto col bilancio, ciò non vuol dire che si rivolga e faccia appunto alcuno alla Commissione del bilancio.

Oltre la Commissione del bilancio c'è qualche altro, a cui si possono indirizzare le osservazioni, ed anche fuori della Camera.

L'onorevole Lacava ha voluto trarmi a fare un codicillo al mio discorso di ieri, (e lo faccio volentieri) circa la legge del 5 giugno 1882.

Nella relazione del bilancio, non dico che ci sia inesattezza a questo proposito; certamente ci sono omissioni importanti, non per la narrazione della Commissione, ma per chi voglia valutare gli effetti di quella legge. La Commissione non ha avuto intenzione di fare questo esame; ma dal momento che sono chiamato a farlo, lo farò.

L'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici ha pubblicato un quadro, che io non metto in dubbio, da cui risulta che, con la legge del 1882, si sono appaltati 63 milioni di lavori all'incirca, coll'applicazione dell'anticipazione e coll'interesse del 5 per cento agli appaltatori. Io ripeto, non metto in dubbio la verità di quel quadro; ma ricordo, nell'anno scorso, mentre si discuteva il bilancio, di averne portato un'altro, non meno ufficiale, che faceva ammontare gli effetti di quella legge e della legge 1881 per la prima categoria, che poi fu resa comune a tutte, a 78 milioni di lavoro.

Ora i due quadri, per quanto diversi di cifre, non possono nemmeno essere contraddittori, perchè le parole dette adesso dall'onorevole Lacava spiegano tutto.

Egli ha notato in quel quadro gli appalti che hanno avuto un ribasso, coll'applicazione della disposizione del 5 per cento; ma le strade che si sono fatte a trattative private senza ribasso, e che sono in corso di costruzione, non sono un effetto della legge del 1882, coll'applicazione di quella disposizione per i pagamenti col 5 per cento? Ma forse la Camera, votando quella legge, ha inteso di ricercare i ribassi o di sollecitare la costruzione delle strade?

Io non vorrei dir cosa spiacevole per nessuno; ma l'onorevole ministro delle finanze deve ricordare meglio di me, che questa disposizione del 5 per cento fu escogitata da lui come un espe-

diente finanziario, e che io accettava i frustoli come arrivavano. Se invece del 5 per cento mi avesse accordato il 10, probabilmente si sarebbero avuti dei ribassi maggiori.

Dunque quella legge non aveva di mira di avere dei ribassi più o meno elevati, poichè la legge di contabilità stabilisce che si appalti il lavoro per quello che è stimato, e che se anche non si offre nessun ribasso, si è perfettamente in regola non solamente colla legge di contabilità, ma anche colle deliberazioni speciali del Parlamento.

Ad ogni modo, quando quella legge fu portata in discussione, c'era una media di ribassi del 27 per cento; adesso rilevo dall'ultima relazione della direzione delle strade ferrate, relazione del 1883, che, non ostante il ribasso medio del 2,46 pei 63 milioni di lavori a cui fu applicata quella disposizione, il ribasso medio di tutto l'insieme è del 17 per cento. Ancor questo si rileva dalla relazione della direzione generale dei lavori pubblici.

**Lacava, relatore.** In quale parte?

**Baccarini.** In quale parte? Se trovo l'appunto, glielo dico subito. È la relazione pubblicata ultimamente dal Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1883.

Eccola qui. Ribasso massimo 37,77 per cento; ribasso medio 17,51 per cento. Il 2,46 è il ribasso medio di quei 63 milioni, ai quali è stata applicata la disposizione del 5 per cento.

Le disposizioni di quella legge del resto sono due. Per un lavoro da farsi in nove anni, per esempio l'appaltatore deve aspettare tre anni i pagamenti, non ricevendo interessi di sorta; se, al di là dei tre anni, la Amministrazione non avesse modo di saldare il suo conto, e dovesse andare, per esempio, fino a dodici anni, allora si corrisponde un'interesse del cinque per cento pei soli tre ultimi anni. Adunque l'onorevole mio amico Lacava dovrebbe vedere che cosa valgano, insieme considerate, le due disposizioni. E troverebbe (io gli enuncio cifre molto tonde, ma esatte, perchè non sono fatte da me, ma da coloro che fanno speculazione su questi appalti) che equivalgono a un ribasso del 14 o 15 per cento; se si aggiunge il due e mezzo per cento, di ribasso ottenuto, arriviamo a una media di 16 o 17, ossia al ribasso medio di tutto il complesso.

In conseguenza, la legge del 1882 ha prodotto tutto l'effetto che poteva produrre, fino al giorno che è stata applicata. Quando non lo fu più, non poteva produrne che uno: quello di non far proseguire i lavori.

Uno degli effetti maggiori che quella legge avrebbe prodotto, sarebbe stato dovuto al cer-



tificato cedibile, non girabile, come dice bene una nota ministeriale, e che, da due anni che era stato proposto, non so perchè sia rimasto inutilizzato.

Era quello un certificato che tutti indistintamente gli accorrenti ai lavori domandavano, e che non costava un soldo allo Stato. Era un certificato che nel Belgio ha fatto e fa ottima prova per molti anni, nelle identiche condizioni nostre, e non so perchè avrebbe dovuto farne una diversa in Italia.

**Lacava, relatore.** Non si è fatto.

**Baccarini.** Io diceva che l'effetto della legge non era nemmeno intero, poichè avrebbe potuto essere accresciuto ancora da altre disposizioni. Ma a me preme di mettere in sodo un'altra cosa.

Che effetto aspettate da una legge, dopo un anno dalla sua pubblicazione, rispetto ad un miliardo e mezzo di lavori?

Per me, quello che si è ottenuto, è un effetto strepitoso. Io, in pochi mesi, ho dato 78 milioni di lavori in base alla legge del 5 giugno 1882.

Ma che cosa si vuole di più? Che in un giorno si appaltassero lavori per un miliardo e mezzo? Ma ciò non era nemmeno possibile, poichè tutti sanno che la legge del 1879, ed anche quella del 1882, ha ridotto, sì, il numero degli anni per le costruzioni, ma, in fin dei conti, c'è sempre rimasto il termine dei dodici anni per ispendere questo fondo, che si sarebbe dovuto spendere in ventidue.

Ora, se l'effetto di questa legge è stato quello di poter appaltare per 70 od 80 milioni di lavori subito, io domando, se non si doveva fare questi appalti nella stessa condizione, qualunque ne fosse stato il ribasso, e se in questo modo non si sarebbero appaltati molti e molti altri lavori?

Anche quella legge, secondo me, lascia nulla a desiderare. Può forse lasciare il desiderio di fare più presto; ma, l'ho già detto: il modo di far ancora più presto è quello di avere il danaro pronto per fare i lavori.

Le Società private, quando costruiscono una strada, la fanno il più presto possibile; così il Governo quando ha pronto il danaro e così la Caldare-Canicatti, la Valledlunga, la Novara Pino, la Stradella-Vercelli, la Gallarate-Laveno, ecc., furono costruite presto perchè il Governo pagava a pronti contanti. Così le Meridionali hanno fatto presto le ultime linee, dopo sedici anni che non facevano nulla, perchè, coll'ultima convenzione, hanno trovato il loro tornaconto ad affrettarne la costruzione, stante la clausola che non sarebbero state pagate se non se il giorno in cui fos-

sero aperte all'esercizio. Col danaro alla mano si fa con dieci, quello per cui, diversamente, ci vorrebbe il quindici; è una questione che si riduce tutta a danaro sonante.

La questione della Novara-Pino, per ultimo, è una questione perfettamente secondaria, la quale mi ha servito unicamente per richiamare l'attenzione della Camera sulle buone risultanze finanziarie della legge del 1879.

Almeno, da quanto se ne sa, questi risultati sono stati finora buoni, perchè ho già detto e lo ripeto, quand'anche si dovesse eccedere la spesa prevista non di 20 o 30 milioni, come finora si è avverato, ma anche di 300 o 400 milioni sul totale dell'ingente spesa preventivata per questi lavori, sarebbe ancora un buon risultato. Io ho voluto prendere quell'occasione per esporre le mie osservazioni, non perchè abbia creduto o supposto mai che le parole " il lembo di una cortina che si alza " fossero dirette a me, ma per combattere il dubbio manifestato in certi giornali, che se si fosse andato innanzi di questo passo, e le spese effettive fossero state maggiori delle previste, in proporzione di quel che è avvenuto per la Novara-Pino, si sarebbe arrivati, sul totale e alla fine dei conti, ad una spesa enorme, da un miliardo e mezzo si sarebbe arrivati ai tre miliardi.

L'onorevole Lacava ha detto molto giustamente che egli ha esposte le cifre che ha ricevute dal Ministero dei lavori pubblici. E io non le ho messo in dubbio. Ma ho detto ieri che non mi rendeva conto come, essendo ultimata dal maggio dell'anno scorso la strada ed esistendo una liquidazione, approssimativa fin d'allora, fosse poi venuta una differenza di sei milioni. Ma il quadro favoritomi dall'amico Lacava spiega tutto; siamo perfettamente nel vero e l'uno e l'altro, e le cifre date da me ieri concordano esattamente.

Infatti, che cosa dice questo quadro? Che la strada Novara-Pino ha costato 36,113,242,66; ed io ho detto ieri che dai conti da me fatti mi risultava una spesa di 36,130,000 lire circa; quindi siamo perfettamente d'accordo. Gli altri quattro in cinque milioni, se vogliono considerarsi, devono aggiungersi anche alla somma presunta nella legge del 1879, che sarebbe così di circa 25 milioni. Ecco la questione, e sa perchè, onorevole Lacava? Perchè qui, nei 40 milioni, sono comprese le forniture del materiale mobile, sono compresi gli attrezzi di stazione, sono comprese le spese di amministrazione, tutte cose che fanno parte della legge del 1879, ma non delle costruzioni dirette; sono spese che si trovano in un'altra categoria.

E ricorderò all'onorevole Lacava che la legge del 1879 stabilisce 63 milioni per il materiale mobile, somma che non fa parte delle spese indicate per la costruzione delle linee.

Qui si dice che la Novara-Pino ha costato 40 milioni, tutto compreso; ed è giusto; ma non è vero che abbia costato il doppio di 20 milioni.

**Lacava, relatore.** Da 20 passerà a 36; ecco tutto.

**Baccarini.** La relazione dice 40 milioni 600 mila lire.

**Lacava, relatore.** No; 40 milioni è la cifra del quadro.

**Baccarini.** E io spiego la differenza; la Novara-Pino costa 40 milioni compreso il materiale mobile, ed in questo caso la previsione della legge del 1879 non è di 20 milioni ma di 24 e mezzo o 25. E dalla spesa di 36 milioni che ha effettivamente costato la costruzione di quella linea, c'è sempre da detrarre circa tre milioni che non appartengono alla Novara-Pino come ieri ho detto. Tuttociò non per mettere in dubbio o per diminuire il valore di questa strada; ma perchè non nascano certi dubbi sull'ammontare della spesa, e la fantasia non gonfi quello che non esiste; ed anche perchè a me preme molto di mantenere la tradizione di capacità, di cui nella Novara-Pino si è dato uno splendido esempio. A suo tempo proverò che poche Società, quasi nessuna anzi, ha mai fatta una linea con tanta approssimazione di spesa, tra preventivo e consuntivo.

Ed ora mi pare di non dovere aggiungere altro, ed rimanere in pace non soltanto con la Commissione, ma col mio egregio amico l'onorevole relatore.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*) Signori, per consuetudine, quando un grande servizio pubblico è tema di un disegno di legge che sta davanti alla Camera, suole avvenire che di questo grande servizio pubblico non si discuta a proposito del bilancio.

Io quindi non mi aspettava che, essendo davanti agli Uffici una legge che concerne appunto questo grande servizio pubblico che è l'azienda ferroviaria, questa dovesse fornire argomento quasi esclusivo alla presente discussione generale.

Però, affinchè non restino certe impressioni, le quali, come qualche oratore ha detto, dall'Aula passano fuori, e possono esercitare indirette influenze, è bene in poche parole riepilogare la questione e dire del compito assegnato alla Commis-

sione del bilancio, e che è stato egregiamente adempiuto dall'onorevole relatore.

La legge del 1879 fu il meglio che si poteva fare, nelle condizioni in cui quella legge venne decretata.

Noi avevamo veduto la legge del 1877 provvedere all'esercizio ferroviario, provvedere alle costruzioni; ma il successore del ministro che avea presentato quelle convenzioni, ottenne dalla Camera una inchiesta sulle convenzioni stesse, e sul miglior modo di attuare l'esercizio privato. In quale situazione si trovava allora il Parlamento? Non aveva altro mezzo che quello delle costruzioni dirette per conto dello Stato; e questo fu l'origine della legge del 1879.

Per me, lo dichiaro francamente, quella legge fu un grande programma che mirò a soddisfare ai bisogni del paese; ma questo programma e questi bisogni ebbero un limite; la situazione finanziaria che era inadeguata all'attuazione, al compimento celere di questo programma.

Però la legge del 1879 ebbe alcuni articoli che non furono eseguiti; parlo di quelli che concernono l'istituzione della Cassa delle strade ferrate.

Si capì allora che, anzichè coll'emissione di rendita, era meglio provvedere mercè la creazione di un titolo ferroviario ammortizzabile; e gli articoli di quella legge provvidero alla creazione di questo titolo, tanto per le spese che doveva fare lo Stato, quanto pel concorso dei comuni e delle provincie.

Abbandonato quel sistema della legge del 1879, si venne, colla legge del bilancio 1880, e dietro proposta del Governo, a stabilire che l'emissione di rendita avesse dovuto provvedere alle spese ferroviarie, e che i comuni e le provincie potessero ricorrere alla Cassa dei depositi e prestiti per far fronte alla parte di concorso che loro spettava.

Ma, signori, si rilevò ben presto che l'esecuzione di quella legge, di fronte ai reclami delle provincie e dei deputati che volevano l'attuazione celere delle costruzioni sopra una vasta scala, non poteva efficacemente e convenientemente svilupparsi; e quindi si ebbe l'intendimento di escogitare qualche ripiego.

La legge del 5 giugno 1881 e la legge del 5 luglio 1882, sono ripieghi i quali onorano gl'intendimenti di coloro che li proposero, ma la Commissione aveva il dovere di constatare i loro risultati.

E il risultato di queste leggi, io lo domando alla coscienza di tutti i colleghi, è stato soddisfacente? Furono soddisfacenti i risultati di questi ri-

pieghi? Credete voi che l'esecuzione delle costruzioni ferroviarie, non per colpa di alcuno dei ministri che sono ora su quei banchi, nè per colpa dei loro predecessori, ma per le condizioni delle cose, per l'insufficienza dei mezzi, soddisfatti ai bisogni delle popolazioni, alla rapida costruzione di queste linee, alla produttività dei capitali che vi si impiegano? La risposta non può essere che una: no. Non può essere, quello attuale, uno stato soddisfacente di cose. L'anticipazione agli appaltatori è il peggiore dei prestiti che si poteva fare.

L'intendimento fu ottimo, lo ripeto; si cercava, nelle angustie del bilancio, un mezzo come accelerare le costruzioni; ma, il risultato fu cattivo, perchè gli appaltatori non sanno, nè possono calcolare l'alea dell'interesse del capitale loro necessario per fare anticipazioni allo Stato, nè potendo avere titoli di credito dello Stato da scontare, o devono coprirsì, negandosi al ribasso dei prezzi, o disertando gl'incanti. Il che è avvenuto e gli allegati del bilancio lo hanno dimostrato.

Dunque le leggi del 5 giugno 1881 e del 5 luglio 1882, peggiorarono la situazione della legge del 1879 nella sua esecuzione; e ciò contro gl'intendimenti del Parlamento che le accettò. Questo ha messo in evidenza la relazione dell'onorevole Lacava. Come rimediare, o signori? Non è nella discussione del bilancio, oggi, che noi dobbiamo pensarci. La Camera deciderà, a proposito del disegno di legge che gli fu presentato, dove la questione dei rimedi trova il suo posto naturale e legittimo. Io quindi non insisto su questa questione.

Mi corre però l'obbligo di fare due dichiarazioni. Una è indirizzata all'onorevole Nervo che ieri trattò la questione finanziaria a proposito del bilancio dei lavori pubblici.

Sono dolente che nella rapidità della sua improvvisazione, io non abbia potuto cogliere tutti i concetti che egli espose. E ne siamo tanto più dolenti io e i membri della Commissione del bilancio, perchè l'onorevole Nervo, che pure appartiene a questa Commissione, non ci ha onorati della sua presenza e del concorso dei suoi studi. Ciò è stato, lo so, indipendente dalla sua volontà. Se egli fosse stato presente alle discussioni della Commissione, avrebbe saputo che essa, in omaggio alla nuova legge di contabilità, la quale prescrive che col bilancio dell'entrata si presenti il riepilogo delle spese, ha deliberato di presentare le sue considerazioni finanziarie, appunto in occasione del bilancio dell'entrata. E l'onorevole Nervo, che fa parte della Sotto-commissione delle finanze, certamente non mancherà di portare il concorso dei

suoi studi alla Commissione stessa, in modo che la questione possa venire completamente portata dinanzi alla Camera.

Ma l'onorevole Nervo comprendo bene che egli non doveva venire a recare le sue considerazioni finanziarie, a proposito di questo bilancio dei lavori pubblici il quale, lo dichiaro altamente, è quello che più aiuta lo sviluppo delle entrate dello Stato.

Io non so se il bilancio dell'entrata avrebbe potuto prendere lo sviluppo che ha preso, se noi non avessimo decretato molte opere pubbliche che hanno sviluppato la ricchezza economica del paese. E poi, in quest'anno, parlare di considerazioni finanziarie quando le osservazioni che si hanno sul bilancio dei lavori pubblici si aggirano sul limite degli stanziamenti e sul differimento degli stanziamenti medesimi al bilancio 1885-86, mi è sembrata una cosa fuori di luogo.

E a proposito di questo rinvio di stanziamenti, io devo fare una dichiarazione all'onorevole Baccharini.

Egli, dal lato amministrativo e dal lato costituzionale, niente ebbe ad osservare sugli articoli di legge da noi proposti, i quali stabiliscono che una parte della competenza per opere pubbliche straordinarie sia, dal bilancio del 1884-85 rimandata al bilancio del 1885-86. Osservò però che questo sistema, che corrisponde a un diritto statutario per la Camera, può, per ragioni di convenienza, non essere opportuno per l'altro ramo del Parlamento, poichè tutti sanno i vincoli che l'altro ramo del Parlamento ha in materia di bilancio.

Io, in massima, accetto questa ragione di convenienza verso il Senato come l'accettò costantemente la Commissione del bilancio. Infatti, quando l'onorevole guardasigilli Giannuzzi-Savelli presentò una proposta che modificava l'ordinamento giudiziario stabilendo un assegno agli aggiunti giudiziari, la Commissione del bilancio invitò l'onorevole guardasigilli a presentare un disegno di legge speciale, appunto per rispettare quelle ragioni di convenienza verso il Senato, e rendere quell'alto Consesso più libero nelle sue deliberazioni.

Ma bisogna distinguere nelle modificazioni delle leggi la parte sostanziale organica dalla parte che io direi contabile, o di bilancio.

Qui di che si tratta? Di mutare il meccanismo delle leggi che stabiliscono le costruzioni di queste opere? No, signori, si tratta semplicemente del rinvio di una parte di stanziamento del bilancio 1884-85 al bilancio 1885-86. E questo mi pare che possa trovare posto opportuno nella legge del

bilancio perchè, ripeto, non è una modificazione di legge organica, ma solamente una modificazione alla competenza dell'anno.

Questo sistema, del resto, si è costantemente seguito. Io non ricorderò ciò che ci è fatto per le strade ordinarie. Vi è stato spostamento di stanziamento, fatto con legge aggiuntiva del bilancio. Di poi l'onorevole Baccarini, nel 1882, essendo relatore del bilancio dei lavori pubblici l'onorevole mio amico Indelli, propose da inserirsi nella legge del bilancio un articolo che modificava la legge per opere straordinarie dei porti, riuniva in un solo gli stanziamenti dei vari capitoli per opere portuali, ed autorizzava il Governo ad usare di alcuni stanziamenti assegnati ad alcune opere in vantaggio di altre che potevano essere più celermente eseguite, salvo la restituzione negli anni successivi.

Questa legge fu portata dalla Commissione del bilancio alla Camera, e la Camera l'approvò. Quindi, questa ragione di convenienza osservata dall'onorevole Baccarini, credo che sia stata bene esaminata dalla Commissione del bilancio, e che non sia offesa menomamente dalla proposta che facciamo per lo spostamento degli stanziamenti cogli articoli aggiuntivi alla legge del bilancio dei lavori pubblici.

Fatte queste dichiarazioni, io spero che la Camera vorrà approvare le considerazioni e le proposte della sua Commissione.

**Baccarini.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Lacava, relatore.** Ho bisogno di dare un'ultima risposta all'onorevole Baccarini. Sembrerà strano che io ritorni di nuovo sulla questione della Novara-Pino, ma è bene di finirla.

Consultando il quadro ufficiale inviato dal Ministero alla Commissione, l'onorevole Baccarini ha trovato che era compresa nella somma di lire 40,623,664, la spesa pel materiale mobile. Io nel riferire il costo della Novara-Pino ho compreso in essa quanta effettivamente è stata la spesa.

Ma togliendo pure la spesa per la fornitura degli oggetti ed attrezzi di prima dotazione delle stazioni che ascende a 98,818 lire, e la spesa per provvista di materiale mobile che sono 2,806,555 lire come costo della Novara-Pino...

**Baccarini.** E l'amministrazione?

**Lacava, relatore.** Nel costo è compresa la spesa di amministrazione.

**Baccarini.** Niente affatto.

**Lacava, relatore.** Voglio seguirvi in tutto e togliendo pure altre 1,290,000 lire per spese di am-

ministrazione, restano sempre 36 milioni e più di spesa, in confronto di 20 milioni previsti nella legge del 1879. Non è zuppa ma pan bagnato!

Un'ultima parola. Ho dimenticato nel mio primo discorso di rispondere a quell'oratore, il quale aveva detto che i lavori sono diminuiti nell'anno 1883.

È dunque bene far conoscere alla Camera che i residui delle spese per ferrovie, nel 1881 furono in cifra tonda senza frazioni 87 milioni; nel 1882 72 milioni; nel 1883 52 milioni, e nel 1884 si prevede che saranno 24 milioni. Dinanzi a queste cifre, parmi ogni altra considerazione sia superflua.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

**Baccarini.** La risposta ultima dell'onorevole relatore del bilancio alla mia osservazione sulla minore massa di lavori fatti nel 1883, non è che una conferma di quello che io ho detto. La diminuzione dei residui, conferma proprio che i lavori sono diminuiti; perchè è evidente che, quando si fanno lavori per 252 milioni, si hanno alla fine dell'anno assai più residui che non su 100 milioni soltanto; e quando si fanno lavori per minore somma, minori sono i residui. Ma queste sono considerazioni che oramai appartengono alla storia. In quanto alla linea Novara-Pino, non agguingo altro che questo.

Nessuno ha mai contestato che la Novara-Pino costi 37 milioni; siamo già a 36, e non a 40. Ma prego la Camera di ricordare che non costa per sè 36 milioni, ma 33, perchè 3 milioni sono la corrispondente somma per la metà del ponte sul Ticino, che spetta alle provincie, alla linea Gallarate-Laveno, e per altre cause che ho accennate. *Et de hoc satis.*

Risponderò poche parole all'egregio presidente della Commissione circa i due articoli aggiunti alla legge del bilancio.

Io ieri non ho fatto per quelli alcuna critica, nè al Governo, nè alla Commissione generale del bilancio; mi sono permesso solamente di fare un ricordo al già mio collega l'onorevole ministro delle finanze e al Governo, perchè mi credeva in dovere di farlo per rispetto all'altro ramo del Parlamento. L'onorevole presidente della Commissione del bilancio ha detto che si è sempre fatto così. Ed è appunto perchè così si faceva che il Senato si è lagnato di questa limitazione alla sua libertà. Quindi io, per debito di lealtà verso l'altro ramo del Parlamento, ho voluto dichiarare che, se fossi stato al banco dei ministri avrei ricordato questo desiderio del Senato, perchè io, e parmi l'onorevole ministro delle finanze,

avevamo fatto in questo senso un'esplicita dichiarazione.

Non mi è mai passato per la mente di ritenere che sia incostituzionale od inopportuno il metodo della Commissione. Io non ho fatto che un'osservazione semplicissima, per suo debito di lealtà, e per rispetto alle mie dichiarazioni passate.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

**Nervo.** Mi rincresce che, con le osservazioni da me ieri sottoposte all'attenzione degli onorevoli colleghi, io mi sia attirato un rimprovero, benchè in forma gentile, dall'onorevole presidente della Commissione del bilancio; il rimprovero, cioè, di aver mancato alla disciplina a cui devono attenersi i diversi membri della Commissione stessa, tra i quali io mi onoro di essere annoverato.

Se io avessi avuto il menomo dubbio di mancare alla deferenza che ho sempre avuta per tutti i miei colleghi, dico francamente che reciterei subito il *confiteor*. Ma le mie osservazioni di ieri furono motivate da questo concetto: che quand'anche si appartenga alla Commissione del bilancio, tuttavia questa posizione di grande fiducia testimoniatagli dalla Camera, non deve togliere a un deputato il diritto di fare le osservazioni che alcuni dei documenti e dei fatti importanti, sui quali la Camera è chiamata a giudicare, possono suggerirgli. Noi, onorevoli colleghi, ci troviamo dinanzi ad una relazione della Commissione del bilancio fatta con molta dottrina, la quale relazione ha sollevate diverse questioni importanti.

Una è principalmente quella di vedere se, malgrado che nel 1883 si sieno spesi 21 milioni nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici in più di quello che è proposto per l'anno finanziario 1884-1885, si debba accettare la proposta riduzione di 7 milioni e mezzo sulle spese portate dalle leggi speciali, che hanno attinenza con questo bilancio, senza fare un'osservazione all'onorevole ministro delle finanze e del tesoro, al fine di chiarire il vero motivo di questa riduzione, e domandare se essa provenga o dalle condizioni dei lavori, oppure dalle necessità finanziarie. Il mio obiettivo non era di domandare una riduzione sulle spese di questa natura, come pare abbia inteso l'onorevole collega Perelli, forse perchè io non ho saputo spiegarmi colla necessaria chiarezza, e come ora il presidente della Commissione del bilancio ha potuto far credere. Le mie osservazioni tendevano a chiarire il perchè di queste riduzioni, e vedere se c'era mezzo di colmare queste lacune che io non so spiegare.

Detto ciò, ripeto che non parlai per man-

canza di dovuta deferenza verso la Commissione ma per compiere un diritto ed un dovere sul quale io non poteva transigere. Io sapeva, onorevole La Porta, che la Commissione generale del bilancio è ancora chiamata, in forza dell'ultima legge sulla contabilità, a pronunziarsi sulla situazione finanziaria dello Stato quando si discute il bilancio dell'entrata. Ma siccome non abbiamo potuto dare ai nostri lavori un ordine più logico, e non abbiamo potuto far precedere, ciò che sarebbe il vero metodo da seguirsi, l'esame delle forze disponibili col bilancio dell'entrata, prima d'impegnarci a votare le spese, così ho creduto che non fosse fuori di proposito, di fronte ad una spesa che arriva ai 250 milioni, di esaminare le condizioni in cui ci troviamo in quanto alle risorse disponibili.

Ecco lo scopo delle mie osservazioni. Ciò detto, spero che anche l'onorevole ministro delle finanze non vorrà scorgere nelle mie osservazioni che il solo sentimento di venire in suo aiuto contro la pioggia, anzi contro la grandine, delle continue spese che sono richieste dai suoi colleghi.

**Presidente.** Se nessun altro chiede di parlare...

**Magliani, ministro delle finanze.** Io chiederei di parlare, ma dovendo parlare a lungo...

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Rimanderemo dunque il seguito della discussione a domani.

### Comunicazioni del presidente.

**Presidente.** Avverto la Camera che la Giunta delle elezioni ha depositato alla presidenza la relazione dell'elezione contestata del 2º Collegio di Bari. Questa relazione sarà trasmessa alla segreteria della Camera.

### Si annunziano domande d'interrogazione e d'interpellanza.

**Presidente.** Sono state presentate una domanda d'interrogazione e una d'interpellanza:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura e commercio se intenda mantenere il disegno di legge sulla caccia presentato dell'onorevole Berti.

“ Boneschi. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di comunicare questa interrogazione al suo collega dell'agricoltura e del commercio,

Un'altra interrogazione è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli presidente del Consiglio e ministro delle finanze per conoscere:

“ 1.º Quali disposizioni abbiano date o credano di dare per diminuire il malessere prodotto nella Sardegna dalle numerose devoluzioni al Demanio, e per correggere e rettificare il catasto.

“ 2.º Quali provvedimenti intendano prendere per alleggerire la proprietà fondiaria dall'eccessiva gravità delle imposte.

“ Pais. „

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dire se e quando intenda il Governo di rispondere a questa interpellanza.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Risponderemo in occasione del bilancio della entrata; mi pare sia quella la sede opportuna per questa discussione.

**Damiani.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Damiani.

**Damiani.** Prego l'onorevole presidente di volermi dire se abbia notizie dell'onorevole ministro Mancini. Voglio sperare che non sia malato; ma dovrei temere che sia così, vedendo che, da tre giorni, non si è presentato alla Camera, dopo essergli stata comunicata una mia interrogazione. (*Si ride*)

**Presidente.** Onorevole Damiani, non può esser dubbio che l'onorevole ministro degli esteri sia stato trattenuto, per ragioni di servizio pubblico, dall'intervenire alla Camera; altrimenti sarebbe stato certamente presente alla seduta, e avrebbe dichiarato se e quando avrebbe potuto rispondere alla sua interrogazione.

Onorevole Pais, ha Ella udito la risposta del presidente del Consiglio?

**Pais.** Ho udito e acconsento.

### Discussione sull'ordine del giorno.

**Picardi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Picardi.** Anche a nome della Giunta di cui mi onoro di far parte, chiedo che si inscrivano nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute mattutine, le due leggi che, nell'ordine del giorno delle sedute pomeridiane, portano i numeri 8 e 11. La prima, che fu anche dichiarata di urgenza, concerne le modificazioni alle leggi sulle pensioni dei militari dell'esercito; la seconda le

modificazioni alle leggi sulle pensioni dei militari della regia marineria.

**Presidente.** Mi permetta di farle osservare che non sono presenti i ministri della guerra e della marineria.

**Picardi.** C'è il ministro delle finanze.

**Magliani, ministro delle finanze.** Per parte mia, credo di poter consentire al desiderio manifestato dall'onorevole Picardi.

**Capo.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Su di che?

**Capo.** Su questa proposta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Capo.** Io credo che il disegno di legge concernente il diritto a pensione per i sott'ufficiali della regia marineria, non sia così semplice che non meriti una larga discussione. Io potrei dire, per esempio, all'onorevole collega Picardi, che, contro questo disegno di legge, io ho ricevuto una grande quantità di reclami da parte di vari sott'ufficiali i quali si lamentano delle disposizioni in essa contenute.

E io domando all'onorevole collega Picardi se egli creda che noi possiamo discutere un disegno di legge di tanta importanza, in una di quelle sedute mattutine, le quali sappiamo tutti come riescano.

Per conto mio, ho creduto un dovere di fare queste osservazioni.

**Presidente.** Onorevole Picardi, Ella potrebbe per ora limitare la sua proposta al disegno di legge che è segnato al numero 8.

**Picardi.** Scusi, sono due leggi che, secondo me, si potrebbero discutere in una seduta mattutina; e credo che così si debba fare, anche per appagare i desideri di tutti quelli che si sono rivolti all'onorevole Capo.

Poichè è inutile farci illusioni; le discussioni dei bilanci si succedono, e debbono avere la preferenza; e se noi non cerchiamo di sbarazzarci, nelle sedute mattutine, delle leggi di minore importanza (poichè non è la grossa legge sulle pensioni che io propongo si discuta, ma l'altra legge speciale di molto minore importanza) non potremo mai venire a capo di niente.

Io non credo, d'altronde, che le sedute mattutine siano di minore importanza delle sedute pomeridiane.

Io ho fatto questa proposta nell'interesse del servizio e della speditezza con cui credo debbano essere condotti i nostri lavori. La Camera è padrona di respingere la mia proposta.

**Presidente.** Insiste, onorevole Capo?

**Capo.** Sono dolente d'insistere; ma debbo fare os-

servare all'onorevole Picardi che il disegno di legge che egli vuole si discuta in una seduta mattutina, importa niente meno che modificazioni alla legge sulle pensioni dei militari della regia marineria, e quindi al testo unico della legge sul reclutamento. Vogliamo noi, in una seduta mattutina, discutere la riforma della legge sulla leva? Allora sono d'accordo con lui; ma non sono punto d'accordo, invece, quando chiede che si discuta la legge di modificazione alle pensioni dei militari della regia marineria.

In prego l'onorevole Picardi d'intervenire ad una delle sedute mattutine, e vedrà di che si tratta.

*Una voce a sinistra.* Sono pacifiche e tranquille.

*Altra voce.* Troppo.

**Capo.** Sono tranquille e pacifiche troppo mi si fa osservare; quindi io credo che, per una legge tanto importante, non convenga insistere in questa domanda.

Aggiungerò che, se questa legge migliorasse sul serio la condizione dei sott'ufficiali della regia marineria, io menerei buona all'onorevole Picardi la sua insistenza; ma di questo non sono punto persuaso. Pregherei quindi l'onorevole Picardi di aspettare a domani a ripetere la sua proposta, dopo che avrà potuto vedere ed esaminare quello che si è pubblicato a proposito di questo disegno di legge, dagli stessi sott'ufficiali della regia marineria, ai quali si riferisce.

Si tratterà, o signori, di discutere se le condizioni del bilancio possano veramente metterci in grado di migliorare la condizione di questi disgraziati sott'ufficiali, ed una discussione simile non credo si possa fare in una seduta mattutina.

Capisco che i componenti la Commissione incaricata d'esaminare questo disegno di legge, possano avere interesse a che sia presto discusso; ma io, ripeto, non credo che la Camera debba intraprendere, nelle sedute mattutine, una discussione di tanta importanza.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Si sono discusse nelle sedute del mattino leggi ben più importanti di questa.

**Capo.** Se l'onorevole Picardi, invece di venire a domandare che si discuta di mattina questa legge, domandasse la discussione di quella che è al n° 10 dell'ordine del giorno, non mi opporrei alla sua domanda, perchè è una di quelle che producono risultati seri nell'interesse dell'economia nazionale e delle classi operaie, trattandosi di modificare la legge di contabilità, e di poter chiamare a concorrere negli appalti anche le as-

sociazioni operaie, che dispongono di piccoli capitali. Ma all'altra sua domanda io non posso acconsentire.

**Presidente.** Verremo ai voti. Onorevole Picardi insiste nella sua proposta?

**Picardi.** Insisto, e debbo dirne le ragioni.

Tutte le leggi che si sono presentate, e che sono iscritte nell'ordine del giorno, hanno la loro grandissima importanza, e l'essercene una più importante...

**Depretis, presidente del Consiglio.** Onorevole Capo, non insista.

**Capo.** Volete così? Non insisterò.

**Presidente.** Onorevole Picardi, dal momento che l'onorevole Capo non insiste, Ella non ha più alcuna necessità di dare spiegazioni. Quindi, non sorgendo obiezioni, si intenderà che i due disegni di legge che portano i numeri 8 ed 11 nell'ordine del giorno delle tornate ordinarie, saranno iscritti in quello delle sedute mattutine.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

**Panattoni.** Sono vari giorni che, al presentarsi di un disegno di legge che concedeva dei compensi ai comuni per l'occupazione austriaca, io ne domandava l'urgenza. Da allora in poi non ho visto nè stampato, nè distribuito, nè posto nell'ordine del giorno il disegno medesimo. Quindi faccio premura affinchè l'urgenza domandata alla Camera, e da essa accordata, non addivenga illusoria.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

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

**Depretis, presidente del Consiglio.** Il disegno di legge di cui parla l'onorevole Panattoni, è stampato e sarà distribuito prossimamente.

**Panattoni.** Prendo atto di questa dichiarazione, e ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio.

La seduta è levata alle ore 7, 5.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1° Votazione per la nomina di quattro commissari del bilancio; e di un commissario di inchiesta sopra le tariffe doganali. — Votazione a scrutinio segreto sopra i disegni di legge: — Costituzione del comune di Villarosa in mandamento: — Restituzione dall'ufficio di pretura al comune di Monterotondo.

2° Seguìto della discussione sullo stato di pre-

visione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884 85. (143)

3° Svolgimento di una interpellanza del deputato Placido al ministro di agricoltura e commercio.

4° Provvedimenti relativi alla giurisdizione consolare italiana in Tunisi. (177) (*Urgenza*)

5° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

6° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

7° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

8° Pagamento degli stipendi e sussidi, nomina e licenziamento dei maestri elementari (83). (*Urgenza*)

9° Modificazioni delle leggi sul credito fondiario (108) (*Urgenza*).

10° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI della

legge 20 marzo 1865, n. 2298, allegato F sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

11° Riforma della legge sulla leva marittima in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del R. esercito (45)

12° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

13° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiarie. (86)

14° Responsabilità dei padroni e imprenditori per gl'infortuni degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

---

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

---

Roma, 1884. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).