

DLXVII.

TORNATA DI MARTEDÌ 23 MARZO 1886

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per i provvedimenti finanziari. — Il deputato Nicotera svolge, a nome anche di parecchi colleghi, la seguente interrogazione: I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione della ferrovia Eboli-Reggio e Messina-Cerda e su tutte le altre linee delle provincie meridionali e della Sicilia — Per fatto personale parla il deputato Lacava. — Il deputato Lovito svolge la seguente interrogazione: Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori della linea Sicignano-Lagonegro-Castrocucco — Per fatto personale parla il deputato Miceli — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Per fatto personale parlano i deputati Baccarini e Francica — Osservazioni del presidente del Consiglio. — Il deputato Serafini svolge la seguente interrogazione: Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze intorno al non eseguito pagamento di assegni vitalizi ai militari di bassa forza che fecero parte degli eserciti nazionali negli anni 1848-49 — Risposta del ministro delle finanze. — Il presidente della Camera proclama il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per i provvedimenti finanziari; annuncia poscia una domanda di interrogazione del deputato Giovagnoli all'onorevole ministro dell'interno sul disastro avvenuto ieri ai Prati di Castello in una fabbrica di nuova costruzione — Il presidente del Consiglio si riserva di rispondere.*

La seduta comincia alle ore 2,40 pomeridiane.
Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata di ieri, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fortis, di giorni 10; Chinaglia, di 3; Mariotti Giovanni, di 8; Asperti, di 8; Barbieri, di 15; Mori, di 14; Pullè, di 10; Gangitano, di 10; Agliardi, di 30; Antonibon, di 10. Per motivi di salute, gli onorevoli: Della Rocca, di giorni 4; Giuriati, di 20.

(Sono conceduti).

Votazione a scrutinio segreto di un disegno di legge.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per diminuzione del prezzo del sale e relativi provvedimenti finanziari.*

Si proceda alla chiama.

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Svolgimento di interrogazioni ed interpellanze.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Svolgimento di interrogazioni ed interpellanze.*

Viene per prima la interpellanza degli onorevoli Aventi, Fortis e Ferrari Luigi così concepita:

“ I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole ministro guardasigilli sull'amministrazione della giustizia penale. »

Onorevole Aventi, ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Aventi. Cedo la mia volta di parlare all'onorevole Nicotera.

Presidente. Sta bene, ma vi è anche l'interrogazione dell'onorevole Lovito sullo stesso argomento; v'acconsente egualmente?

Aventi. Sì.

Presidente. Allora cominciamo colla interrogazione dell'onorevole Nicotera a cui hanno ceduto il turno gli onorevoli Aventi, Fortis e Ferrari Luigi.

“ I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione della ferrovia Eboli-Reggio e Messina-Cerda, e di tutte le altre linee delle provincie meridionali e della Sicilia.

“ Nicotera, De Blasio Vincenzo, Picardi, De Saint-Bon, Curcio, Miceli, Finocchiaro-Aprile, Cuccia, De Lieto, Di Sant'Onofrio, Maurigi, De Seta, Rinaldi Antonio, Bonajuto, Sciacca della Scala, Di Camporeale, Di Gaeta, Del Giudice, Lacava, Farina Nicola, Sprovieri, Francica, Di San Giuliano, Cordova, Alimena, Bonavoglia, Cefaly, Riccio, Romeo, Vetere, Damiani, Indelicato, Vollaro, Rossi, Melodia, Macry, De Cristofaro, De Filippis. »

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

Nicotera. (*Segni di attenzione*) È la prima volta che provo una certa esitazione nello svolgere una interrogazione, e ne dirò subito la ragione.

Si pensava da molti deputati di rivolgere questa interrogazione, che doveva essere interpellanza, all'onorevole ministro dei lavori pubblici nel mese di dicembre scorso. Ma prevalse il consiglio di chiedere prima, privatamente, allo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, se fosse stato possibile di ottenere da lui quello che in quest'Aula gli sarebbe stato domandato in forma di interpellanza.

Si ebbero diverse conversazioni con l'onorevole ministro, ma parve agli onorevoli deputati interessati ai lavori della linea Eboli-Reggio in-

terna ed esterna, della linea Messina-Cerda, e delle diramazioni della linea Eboli-Reggio, che le risposte dell'onorevole ministro non fossero soddisfacenti; si era nel mese di gennaio, e fu allora che si pensò di presentare questa interrogazione.

Per impedimenti, che la Camera già conosce, non è stato possibile di svolgerla nè nel mese di gennaio, nè nel mese di febbraio: onde si è giunti ad oggi, 23 di marzo.

Ho sempre pensato che in taluni momenti non fosse conveniente, nè ai deputati di muovere certe interrogazioni, che riguardano interessi locali, nè al Ministero fosse facile di dare risposte tali da non potere esser sospettate, e da non far sorgere il dubbio che le promesse potessero essere eccessive. E sebbene il dubbio, il sospetto e l'accusa non possano colpire me, poichè è ormai saputo che io seguo il sistema, molto diverso da quello che altri adottano, di fare cioè poche promesse, e di svelare ove sono i mali, e spingo, non dirò il coraggio, ma la franchezza, fino ad affrontare talvolta l'impopolarità, sopra questioni d'interesse molto più grave di quel che possa essere un tronco o una linea di ferrovia: sebbene dico il dubbio, il sospetto o l'accusa non possano giungere fino a me, pur tuttavia in questo momento avrei preferito di non svolgere l'interrogazione per ragioni, che un riguardo d'ordine superiore mi vieta di spiegare, ma che possono facilmente essere da tutti comprese. Ad ogni modo siccome l'interrogazione non è fatta solamente da me, ma è firmata da molti nostri colleghi i quali rappresentano gli interessi delle linee a cui ho fatto cenno, così è per me un dovere di svolgerla.

Io mi restringerò quanto più sia possibile nei limiti necessari, poichè non vorrei che invece di un'interrogazione si credesse trattarsi di un discorso elettorale da parte mia o da parte dei miei amici. Ed entro subito in argomento.

Mi asterrò dal far la storia, raccontando come dopo molte difficoltà si arrivasse infine ad ottenere la legge del 1879, della quale spetta il merito all'onorevole Depretis; e come, passando per molte difficoltà, si riuscisse a risolvere la controversia fra coloro che sostenevano la linea Eboli Reggio interna, e coloro che sostenevano la linea esterna.

L'onorevole Depretis compose il dissenso concedendo l'esterna e l'interna. Non occorre dire che votata la legge, votata cioè la linea interna e la linea esterna, meno alcuni sospetti, che io non qualifico, niuno ha potuto credere che coloro i quali per avventura erano d'avviso che fosse più conveniente agl'interessi del paese l'una delle due linee, e quelli che l'altra propugnavano, votata

la legge, non avessero desiderato che tanto la linea interna quanto l'esterna fossero nel più breve termine possibile eseguite.

E per parte mia non occorre che dica avere io fatto, e continuo a fare, voti ardentissimi affinché la linea interna si abbia possibilmente la precedenza sulla linea esterna.

Io non ricorderò le dotte relazioni del mio onorevole amico Lacava, il quale animato dal desiderio, che ci è comune, di vedere nel più breve tempo possibile portati a compimento i lavori specialmente della linea interna...

Lacava. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Nicotera. ...si adoperò a tutt'uomo per affrettare i lavori di tutta la linea.

Ma ora credo, che anche il mio amico Lacava abbia dovuto perdere gran parte delle sue speranze, e credo altresì che l'esperienza l'abbia dovuto convincere che senza, mi si permetta l'espressione, uno sforzo non ordinario, tanto per la linea esterna, quanto per la linea interna, vedremo passare molti anni senza che i lavori siano portati a compimento.

Io potrei pure ricordare la relazione statistica della direzione generale delle strade ferrate per provare ciò che è accaduto tanto per i lavori della linea Eboli-Reggio interna, quanto per quelli della linea esterna, come pure per i lavori della Messina-Cerda.

Ma a che gioverebbe tutto questo?

Ho già detto che io voglio contenermi negli strettissimi limiti della interrogazione, e da questi limiti non uscirò.

Vediamo in quali condizioni ci troviamo dopo sette anni. La legge fu votata nel 1879. La Eboli-Reggio tanto interna quanto esterna è di 504 chilometri. Io la suddividerò nelle parti speciali; ebbene quanti di questi chilometri si sono costruiti ed aperti al pubblico e quanti ne sono in costruzione?

Si sono aperti al pubblico 55 chilometri, e ve ne sono in costruzione 120!

In 7 anni dunque, fra chilometri in costruzione e chilometri costruiti, 175 chilometri! E se noi pensiamo alle difficoltà che per alcuni dei tronchi costruiti si sono presentate, ed al tempo che si è perduto, come or ora dimostrerò alla Camera, possiamo concludere che per portare a compimento la linea Eboli-Reggio, interna ed esterna occorrono almeno 30 anni.

Veniamo alle parti speciali.

La linea da Reggio a Castrocuoco è di 267 chilometri. Di questi ne sono stati aperti, da Reg-

gio a Villa San Giovanni, o poco più avanti, 25, e ve ne sono in costruzione altri 25. Da Sicignano a Castrocuoco la linea è di 205 chilometri, e neppure un chilometro è stato aperto al pubblico: in costruzione ve ne sono 63.

Da Castrocuoco a Battipaglia sono 132 chilometri; aperti 30, in costruzione 37. Il tronco Sicignano Galdo, che è di 7 chilometri, fu dato in appalto nel 1881, avrebbe dovuto essere compiuto l'8 gennaio 1883, ma in seguito ad alcune difficoltà per la fondazione di un ponte sul Tanagro, si concesse una seconda proroga fino all'agosto 1884; poi nacquerò delle difficoltà per una variante a fine di evitare una frana, ed ora è molto probabile che alla fine del primo semestre 1886, quando dovrebbe essere consegnato, non sia ancora compiuto.

E da che cosa dipende tutto questo? Da una cosa molto semplice: si fanno gli studi, si fanno i progetti (parlo del passato, fra breve parlerò anche dell'avvenire), si mette all'asta quel dato tronco di pochi chilometri di ferrovia, i progetti, d'ordinario, sono studiati in modo che l'appaltatore, facendo anche miracoli, non riuscirebbe a cavarsela col prezzo stabilito; e come se questo non bastasse, si deve aggiungere che gli appaltatori si presentano a dozzine agli appalti, e fanno dei forti ribassi.

I contratti poi al Ministero dei lavori pubblici sono fatti d'ordinario in maniera da creare una ventina di liti, e l'opera che avrebbe dovuto esser fatta per la somma X, nel tempo Y, non è più possibile sia fatta con la somma indicata, nè nel tempo stabilito.

Sorgono difficoltà per difetto di studi, o difficoltà per condizioni messe nel contratto, di pietre, calce, ecc., ecc. (non voglio ora parlare di queste difficoltà, di cui potrei citare a centinaia gli esempi), ed è così che non si viene mai a capo di nulla; ed è così che il piccolo tronco di sette chilometri Sicignano Galdo, che doveva essere consegnato nel 1883, non potrà esserlo neppure alla fine del primo semestre 1886!

Ho voluto citare questo inconveniente tra tutti quelli ai quali danno origine i contratti delle costruzioni ferroviarie, perchè mi sembra veramente grave, che un tronco di sette chilometri non possa esser portato a compimento neppure nel corso di sei anni!

Potrei dire lo stesso per le questioni che sono sorte sulla linea Messina-Patti-Cerda, delle quali ricorderò qualcuna più tardi. Ma vediamo ora di non tener conto del passato, e cerchiamo, se è

possibile, di metterci sulla buona via per l'avvenire.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, un giorno, discutendosi le convenzioni ferroviarie, per convincere i deputati di una regione, che giustamente reclama i lavori di alcune ferrovie, disse: ma, signori, volete affrettare i lavori delle vostre ferrovie? Votate le convenzioni! Votando le convenzioni potete essere sicuri che i lavori saranno affrettati; e potete pure esser sicuri di un'altra cosa: che cioè con le convenzioni sarà dato modo al Governo di accrescere di 30 milioni il fondo costruzioni, portandolo da 60 a 90 milioni.

Molti dei nostri colleghi, convinti della utilità delle convenzioni (convinti, nello interesse generale, e convinti anche per quella parte che più direttamente li riguardava, cioè per le costruzioni), (*Si ride*) votarono le convenzioni. Ma, mi duole il dirlo, fattomi a ricercare con diligenza quale incremento sia stato dato ai lavori della Eboli-Reggio, interna ed esterna, della Messina-Cerda e delle linee secondarie (intendo parlare della Cosenza-Nocera, della Salerno-Sanseverino e della Catanzaro-Stretto Veraldi), ho trovato che si è fatto ben poco per dare incremento a quei lavori; e dei 30 milioni di più, destinati alle costruzioni, neppure una lira è stata spesa per i lavori delle ferrovie nelle provincie meridionali.

E badate, che in quanto alla linea Cosenza-Nocera...

Miceli. Chiedo di parlare.

Nicotera. ...non solo gli studi erano compiuti; non solo era stato dato il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il parere del Consiglio di Stato, ma vi erano già i fondi occorrenti.

Per la linea Salerno-Sanseverino, per la quale la legge del 1882 stabiliva l'apertura e l'esercizio al 1886, il relativo progetto era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in aprile 1885, ed il capitolato era stato approvato dal Consiglio di Stato. E che cosa si è fatto? Nulla, assolutamente nulla.

Per la Messina-Cerda, la quale è lunga 205 chilometri, ripartita in 13 tronchi, si sono appaltati appena quattro tronchi. Ed almeno i quattro tronchi appaltati si trovassero in buone condizioni, almeno i lavori fossero progrediti. Gli studi furono dal Governo incominciati il 2 gennaio 1877, giusta la tabella annessa alla legge del 1882. Questi tronchi dovrebbero già essere aperti al pubblico esercizio e tutta la linea della Messina-Cerda dovrebbe essere completata nel 1890. Ora, o signori, per arrivare al 1890 non mancano che

quattro anni, e finora non si sono appaltati di 13 tronchi altro che quattro.

Tronchi appaltati.

a) Dal lato di Cerda verso Palermo:

1° Da Cerda a Lascari, aggiudicato ai 10 luglio 1880, consegnati i lavori ai 15 dicembre 1880, avrebbe dovuto, ai termini del contratto di appalto, trovarsi atto ad aprirsi all'esercizio ai 15 dicembre 1883;

2° Da Lascari a Cefalù, aggiudicato ai 4 dicembre 1882; i lavori furono consegnati ai 25 giugno 1883; ai termini del contratto dovrebbe trovarsi atto all'esercizio ai 24 giugno 1886.

b) Dal lato di Messina:

1° Messina-Saponara, aggiudicato agli 8 novembre 1882; consegnati i lavori ai 2 aprile 1883; dovendosi in questo tronco perforare la grande *Galleria Peloritana*, si concessero 46 mesi di tempo; sicchè dovrebbe essere atto all'esercizio, ai termini del contratto, ai 2 febbraio 1887;

2° Saponara-San Filippo, aggiudicato ai 13 luglio 1880; consegnati i lavori ai 16 novembre 1880; doveva essere atto all'esercizio ai 16 novembre 1883.

A — Per i nove tronchi non peranco appaltati:

a) Per i due tronchi San Filippo-Barcellona e Barcellona-Patti diconsi finiti gli studi e approvati dal Consiglio di Stato i capitolati d'appalto;

b) Per gli altri sette tronchi, dopo nove anni che gli impiegati del Governo vi lavorano, si dice che gli studi non sono completati con tutti i necessari dettagli.

B — Per i quattro tronchi appaltati:

a) Saponara-San Filippo. Sono finite le opere di rilevato e di muratura: per tutte le altre opere dicesi risolto il contratto non potendosi questo tronco utilizzare se prima non sia compiuto il primo che contiene la galleria Peloritana che è il seguente, e che fra i quattro appaltati è il più importante anche perchè costa circa 14 milioni.

b) Messina-Saponara. Fin dai primi mesi in cui l'impresa Bianchi iniziava i lavori, fu generale la convinzione che non li avrebbe compiuti entro i 46 mesi convenuti nel contratto di appalto; anche perchè l'impresa ha dato prova di non aver mezzi pecuniari proporzionati alla mole del lavoro, e perchè, fin da quell'epoca preordinava una serie di protesti per legittimare, a suo tempo, il ritardo.

Queste dolorose previsioni furono denunziate alla Camera dall'onorevole Picardi; e il ministro, pur convenendo che l'impresa era inadempiente,

faceva sperare che progredendo i lavori, avrebbe riguadagnato il tempo perduto (Vedi Resoconto della tornata 17 maggio, seconda tornata del 19 maggio, e tornata del 20 maggio 1884).

Continuando i ritardi nella perforazione della galleria Peloritana, nella costruzione dei grandi viadotti che non possono farsi in breve periodo di tempo, anche quando se ne abbiano i mezzi, le rappresentanze comunale e provinciale fecero continui voti al Governo senza punto vederli esauditi.

Finalmente nei primi di gennaio 1886, il Consiglio provinciale emise il voto rimesso in stampa a me e ad altri deputati, concepito in termini molto espressivi.

L'impresa Bianchi, scossa da quel voto solenne, sulla fine del mese decorso pubblicò un opuscolo in cui si accinge a provare che lo *inadempimento* che non si contesta, non a colpa dell'impresa, ma solo a colpa del Governo si deve addebitare:

1° Perchè ai 2 di aprile 1883 furono consegnati solamente il tracciato e i profili, ma non i progetti delle diverse opere, non i terreni occorrenti, nè gli ordini di servizio, e da ciò deduce che i 46 mesi sono cominciati a decorrere dal 2 aprile 1883;

2° Perchè non consegnati tuttora (1886) i terreni per intraprendere le grandiose opere nella grande valle del Fiorentino avendo fatto perdere all'impresa ben 34 mesi utili al lavoro;

3° Perchè il piano d'arte del grandioso viadotto sul calle Zaira fu consegnato non pria del giugno 1884 e in epoca posteriore una parte dei terreni sui quali deve quell'opera impiantarsi;

4° Perchè per il tratto di circa metri 190 della galleria Peloritana, che fu ordinato costruirsi a foro cieco, il piano d'arte fu consegnato solamente in maggio 1884;

5° Perchè i terreni e i disegni delle grandiose opere d'arte comprese fra la galleria Pietra Pizuta e il viadotto sul torrente Gallo, non furono consegnati che verso la metà del 1885;

6° Perchè i redattori degli studi ritennero esistere, nelle valli attraversate dalla linea, buona pietra, e in quantità sufficiente, che poi non si rinvenne;

7° Per molte ragioni che torna inutile di riassumere, e perchè fin dal settembre 1885 il Governo non ha più fatto i concordati pagamenti mensili.

C — Ignoro se siano fondate le obiezioni dell'impresa Bianchi; credo però che esse non la

scagionino dall'inadempimento e dal deplorabile ritardo. Le opere non potevano tutte essere fatte in un mese, dovevasi condurre avanti la più lunga, la perforazione della galleria, e per le altre era possibile e sarebbe ancora possibile consegnarle in tempo utile; ma la galleria non è più possibile ultimarla nel termine convenuto.

D — La responsabilità di ciò pesa evidentemente non solo sull'impresa, ma pure sugli uffici governativi, e sul Ministero, il quale in tempo utile, e con forme ora amichevoli, ora solenni, debitamente avvertito ha, non pertanto, chiuso gli occhi sui molteplici inadempimenti della impresa Bianchi, per la quale il capitolato di oneri sembra stipulato per semplice forma. E per non parlare di altro basti notare:

a) Che ha tollerato che l'impresa Bianchi non abbia avuto e non abbia ancora i cantieri forniti ai termini del capitolato;

b) Che ha tollerato che il Bianchi a vece di due perforatrici della forma e potenza determinate nel capitolato, ne abbia una sola di meccanismo non recente e di forza 150 cavalli (minore di quella convenuta per 100 cavalli);

c) Che abbia mancato di previdenza e di sorveglianza per non aver prevenuto e con l'aver permesso che l'impresa Bianchi, non ostante le agevolezze finanziarie concesse, si sia già da più tempo costituita nell'impossibilità di consegnare il tronco nel termine convenuto.

Dunque come mai potrà essere compiuta questa linea per il 1890? Miracoli non se ne possono fare.

Ora io che sento il bisogno di contenere la mia interrogazione nei più ristretti limiti che sia possibile, abbandono, e con piacere, il compito di fare la storia di tutti gli altri lavori delle ferrovie; abbandono la soddisfazione di andar a ricercare le cause del ritardo, e tanto più la abbandono inquantochè credo non sarebbe patriottico il ricercarle. Mi basta solamente di aver fatto pochi accenni.

Erano studiati 14 tronchi sull'Eboli-Reggio; il Consiglio superiore dei lavori pubblici li aveva approvati tutti; l'onorevole ministro, gli rendo questa giustizia, era sicuro di avere pronto tutto per appaltarli, e quando è stato messo in sull'avviso da taluni deputati, l'onorevole ministro ha dovuto convincersi, che una parte dei progetti relativi ai 14 tronchi non era stata inviata al Consiglio di Stato dagli impiegati del Ministero, e che dei 14 tronchi 6 soli se ne trovavano approvati.

Ma, lo ripeto ancora, io rinunzio a queste re-
criminzioni, e sono disposto a dare una asso-
luzione al passato, purchè però ci mettiamo in
regola per l'avvenire; e quindi, senza proce-
dere oltre, così, a bruciapelo, io rivolgo le se-
guenti domande all'onorevole ministro dei la-
vori pubblici, pregandolo di dirmi anche meno
di quello, che egli è risoluto di fare; desidero
che mi dica meno perchè ritengo che il male mag-
giore, il discredito maggiore che possano rice-
vere le istituzioni, è il vedere non mantenute le
promesse fatte da chi ha la responsabilità del po-
tere.

Quindi di promesse io desidero che l'onorevole
ministro me ne faccia quante meno sia possibile;
ma le sue promesse, che impegneranno il Governo,
debbono essere sacre, debbono essere mantenute.

Onde io gli chiedo: quale sistema intenda egli
adottare per la costruzione della linea Eboli-Reg-
gio, interna ed esterna, della Messina-Cerda, della
linea secondaria Salerno Sanseverino, Cosenza-
Nocera Tirinese, Catanzaro-Stretto Veraldi. Vuole
egli affidarne tutta e complessivamente la costru-
zione alla Società mediterranea, escludendo asso-
lutamente il sistema degli appalti, troncò per
tronco, sperimentato fatale tanto per i ritardi,
quanto per la spesa; oppure vuole rivolgersi ai
grandi costruttori, che in Italia non mancano,
sempre però con concessione unica?

E nel primo caso:

a) la Società Mediterranea assumerà la co-
struzione a prezzo fatto e a rimborso di spese?

b) si obbligherà essa ad assumere la costru-
zione di tutta la linea Eboli-Reggio, con le dir-
amazioni, impegnandosi di far procedere i lavori
in modo che non si verifichino ritardi, cioè met-
tendo mano prima e simultaneamente a tutte le
opere d'arte che richiedono maggior tempo?

c) la Società Mediterranea costruirà tutto a
conto proprio o sub-concederà tutti o parte dei
tronchi della linea?

d) quale sistema intende adottare per la co-
struzione di tutta la linea Messina-Cerda?

e) quali provvedimenti intende adottare per
costringere gli appaltatori dei tronchi in costru-
zione tanto della Eboli-Reggio interna ed esterna,
quanto della Messina-Cerda, al fine di portare a
compiimento i lavori assunti?

Io spero, lo ripeto, che l'onorevole ministro
sarà esplicito nel rispondere; io, più che riser-
varmi di dichiararmi sì o no soddisfatto delle sue
risposte, ciò che sarebbe una sterile soddisfazione,
spero di potermi convincere che il ministro si
propone di seguire realmente un sistema logico,

Come vede l'onorevole ministro, io mi sono aste-
nuto e pensatamente astenuto, dall'entrare nella
questione dei tracciati. Non voglio intralciare la
questione: per ora mi basta sapere da lui che
cosa si propone di fare circa i lavori e quale si-
stema intenda seguire.

L'onorevole ministro dalle mie domande avrà
compreso quale sia l'ordine delle mie idee. La
questione dei tracciati la faremo a suo tempo e
molto probabilmente la faremo quando discute-
remo il bilancio dei lavori pubblici.

Una voce. Prima.

Nicotera. No; perchè prima? La faremo allora.
Io temo che, specialmente per la linea Eboli-
Reggio, ci mettiamo per una via la quale ne-
cessariamente deve creare dei ritardi, perchè
solleveremo alcune questioni, alcune contraddi-
zioni nel parere stesso del Consiglio superiore dei
lavori pubblici, pel quale, prima di decidere, ac-
cadrà come per la famosa stazione di Palmi, che
non so se sia ancora oggi risolta, ma che è du-
rata per molto e molto tempo.

Ed io spero che in questo esame lo aiuteremo
tutti, spero che faremo senno tutti, spero che i
deputati dei collegi interessati alle linee da me
accennate comprenderanno una buona volta che
non è possibile assecondare tutte le tendenze lo-
cali, e che bisogna trovare un termine di conci-
liazione, a fine di vedere eseguiti i lavori, perchè
questa lotta, che spesso nasce tra paese e paese,
tra collegio e collegio, serve a nient'altro che a
ritardare i lavori! (*Vive approvazioni a sinistra*)
Dunque per ora nessuna questione sui tracciati:
la questione, ripeto, la faremo in seguito.

Queste poche parole, che ho rivolte all'onore-
vole ministro dei lavori pubblici, lo mettono già
in avvertenza per quello che potremo dire quando
faremo cotesta discussione: egli ha già compreso
a che cosa alludo.

Per ora mi basta sapere: come si faranno? da
chi si faranno? in quanto tempo si faranno i lavori?

Io spero che le risposte dell'onorevole ministro
daranno la grande soddisfazione a me ed agli altri
collegi, che con me hanno firmata la interroga-
zione, di dichiararci soddisfatti (*Bene! Bravo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole
Lacava per un fatto personale. Lo accenni.

Lacava. L'onorevole mio amico Nicotera in
principio del suo discorso accennando con parole
lusinghiere alle mie relazioni sul bilancio dei la-
vori pubblici, ha pure soggiunto che io oramai
debbo essere persuaso del ritardo dei lavori fer-
rovii sulle linee che sono oggetto della comune
interrogazione.

L'onorevole Nicotera ha pure alluso ad una specie di preferenza che io potessi avere per la linea interna...

Nicotera. Non ho detto questo.

Lacava. Ora io risponderò al mio amico Nicotera che finchè la linea Eboli-Reggio non fu deliberata con legge, molti deputati sostennero il tracciato interno, come altri sostennero l'esterno (il che provava un grande interesse nell'uno e nell'altro), però dopo che addivenne legge dello Stato a nessuno può farsi il rimprovero di sostenere la preferenza dell'una linea sull'altra, e per parte mia mi appello a tutti i ministri dei lavori pubblici, se, parlando della linea Eboli-Reggio, sia pubblicamente, sia in privato, io abbia mai accennato a preferenza di costruzione per l'una o per l'altra.

L'onorevole Nicotera ha replicatamente affermato che egli sostiene la costruzione tanto dell'una che dell'altra; ed io, ripeto, non posso che associarmi alla sua dichiarazione, poichè anche io respingo il volgare sospetto che si sostenga la linea interna più che la esterna o questa più che quella.

Riguardo poi alle mie relazioni sul bilancio dei lavori pubblici dirò, che le due volte in cui esse vennero in discussione, furono momenti in cui la Camera aveva poco tempo dinanzi a sè per un'ampia discussione stante la necessità di votare a tempo i bilanci. Infatti ricorderete che l'anno passato, quando si discusse il bilancio dei lavori pubblici, eravamo al termine del giugno, ed in conseguenza la discussione non dirò che sia stata precipitata, ma fu certo brevissima; e non si poterono specialmente discutere le quistioni attinenti ai lavori che riguardavano le ferrovie, fra le quali era anche l'Eboli-Reggio.

E l'onorevole ministro dei lavori pubblici può testimoniare che abbiamo dovuto, dietro autorizzazione del nostro presidente, aggiungere al resoconto parlamentare alcuni documenti che davano conto appunto dei lavori della Eboli-Reggio e di altre linee di prima e seconda categoria.

Nè ho bisogno di ricordare alla Camera che ultimamente, quando fu discusso il bilancio di assestamento lo abbiamo votato la sera stessa del voto del 5 marzo; ed anche lì c'era una mia relazione sopra i lavori ferroviarii.

Ho voluto dire tutto ciò perchè si sappia che nelle mie relazioni sui bilanci dei lavori pubblici non ho taciuto i ritardi dei lavori ferroviarii, anzi ho detto sempre, e non roseamente, del modo in cui questi lavori ferroviarii erano condotti. Nè io posso farne del tutto carico al mio amico il ministro Genala, ma sibbene a quel sistema di appalti,

di studi, di progetti, controprogetti, e revisione di progetti, di varianti e controvarianti, onde vengono tutte le nuove opere aggiunte, a cui ha alluso l'onorevole Nicotera. Ecco la causa e ragione vera di tutti i ritardi a rimuover le quali il ministro dovrebbe provvedere. Non dirò altro sopra questo argomento; e riguardo ai tronchi in costruzione della linea interna aggiungerò solo, che da mie notizie particolari ma attendibilissime so che, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici spingerà i lavori con alacrità, noi avremo non uno, ma almeno i primi quattro tronchi di detta linea da Sicignano a Teggiano aperti al pubblico nel primo semestre di quest'anno.

Io mi auguro ancora una volta che l'onorevole Genala vorrà volgere tutta la sua attenzione sopra la continuazione dei lavori su questi tronchi, per modo che possano essere aperti al pubblico nel tempo sopraindicato. Così darà vita alle popolazioni pur troppo abbandonate del Vallo di Teggiano, del Lagonegrese e di altri paesi delle due provincie, Salerno e Basilicata.

Non aggiungo parola circa la continuazione dei lavori sull'altro tronco Teggiano-Casalnuovo, e sugli appalti del resto della linea Casalnuovo-Castrocucco, poichè ripeto, qual sottoscrittore della interpellanza svolta con tanta cura e diligenza dal mio amico Nicotera, mi associo pienamente a quanto egli ha detto, e lo ringrazio.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici crede di rispondere subito all'interpellanza dell'onorevole Nicotera, oppure crede meglio attendere l'interrogazione dell'onorevole Lovito che mi pare si riferisca allo stesso oggetto, per poter così rispondere alle due interrogazioni ad un tempo?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Attenderò anche lo svolgimento della interrogazione dell'onorevole Lovito.

Presidente. L'onorevole Lovito ha presentato la seguente domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei lavori della linea Sicignano-Lagonegro-Castrocucco ”.

L'onorevole Lovito ha facoltà di parlare.

Lovito. La Camera ricorderà, od almeno lo ricorderanno quelli dei nostri colleghi che facevano parte della tredicesima Legislatura, la lotta vivace ed anche ingrata che avvenne in questa Camera a proposito del tracciato della ferrovia Eboli-Reggio.

Erano due grandi interessi che si disputavano il terreno, per l'uno stava la linea interna, per l'altro la linea esterna; ma entrambi miravano a

provvedere di ferrovia la estesa zona da Eboli a Reggio. In mezzo alla divergenza delle opinioni fu accettata una proposta dell'onorevole Depretis per effetto della quale mantenendo la linea esterna, un tronco di ferrovia si dovea staccare da Sicignano, e per la valle di Teggiano e Lagonegro raggiungere la litoranea alla marina di Castrocuoco.

È notevole che il concetto fondamentale rimasto poi soltanto sul titolo della legge del 1879, fu di costruire le ferrovie di complemento in quelle parti dello Stato dove maggiore ne fosse il difetto. E non pertanto è doloroso il constatare che fra tutte le ferrovie della tabella A, quella sulla quale sono più ritardati i lavori è la ferrovia Eboli-Reggio, esterna ed interna, che è tutt'uno, poichè dal momento che furono ammesse le due linee a parità di condizioni, e che il progetto del 1879 divenne legge dello Stato, ogni divergenza di interessi sparì, e non rimane che il solo interesse di fare avanzare i lavori su tutte e due le linee interna ed esterna.

Più specialmente sul tronco Sicignano Castrocuoco i lavori sono in maggior ritardo.

Una società intraprenditrice che, credo sia ricca di mezzi, come lo è certamente di relazioni, ha trovato tante ragioni da ritardare i lavori fino al giorno d'oggi, ed a capo di 7 anni non ha aperto nemmeno il primo tronco che è di poche miglia da Sicignano a Polla.

Io credo che il Ministero abbia resistito alla corrente delle relazioni e delle raccomandazioni della Società costruttrice; ma credo anche che il Ministero non abbia proceduto con efficacia e con sollecitudine in tutte le questioni che si mettevano innanzi, e non valsero tutte le sollecitazioni fatte in via officiosa, a voce e per lettera, presso i ministri e presso i segretari generali, da tutti i deputati del Vallo di Diano e del Lagonegrese.

Poi si sentì il bisogno d'una variante.

Ed io non mi sorprendo che accanto ad un progetto di strada ferrata sorga una variante. Ne conosco di quelli in cui sono sorte le varianti anche prima dei progetti stessi. E poi *variante* generalmente vien da variare. Ma siccome le popolazioni si appagano poco delle spiegazioni etimologiche, esse sono andate a pensare che taluna delle autorità preposte alla direzione dei lavori avesse poca simpatia per questa linea. Ciò dico perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici tenga presente questa circostanza; lo dico perchè in mezzo alle popolazioni interessate, questo non solo si è detto, non solo è nella coscienza pubblica, ma si è

pubblicato anche per le stampe. Io non lo credo certamente, perchè reputo che quando un progetto è diventato legge e quando essa è già in esecuzione, la sola opinione che si può permettere un buon impiegato, è quella di obbedire sollecitamente.

Questo, o signori, è lo stato delle cose relativamente alla ferrovia Sicignano-Lagonegro-Castrocuoco, ed a questa le popolazioni del Vallo di Teggiano, della Valle dell'Agri e del Lagonegrese domandano istantemente al Governo affinchè provveda in modo completo ed urgente, che porti un rimedio alla piaga dell'emigrazione, che corrisponda al lungo desiderio ed ai bisogni economici stringenti di quelle contrade.

Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi darà risposte tali da tranquillare la coscienza dei rappresentanti del paese e da far rinascere nelle popolazioni interessate quella fiducia nel Governo che già comincia ad essere scossa.

Miceli. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Miceli. Per una dichiarazione.

Presidente. Parli pure.

Miceli. Giacchè l'onorevole ministro deve rispondere alle interrogazioni testè svolte, io vorrei completare una parte di quella del mio amico Nicotera, chiedendo qualche schiarimento intorno alla strada ferrata Cosenza-Nocera.

Negli ultimi giorni è stato annunciato dai diari che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ebbe ad emettere il voto che si costruisca non più la ferrovia Cosenza-Nocera, bensì una ferrovia Cosenza-Mesima.

Orbene, la legge del 1879 stabilisce tassativamente che la ferrovia debba partire da Cosenza e, toccando determinati paesi, arrivare a Nocera. Come va adesso che si fa questo cambiamento? Chi ha dato l'incarico al Consiglio superiore dei lavori pubblici di fare una proposta che demolirebbe interamente quanto fu stabilito dalla legge?

Io attendo dall'onorevole ministro una risposta chiara e precisa, non solamente sulla condizione in cui si trovano i lavori, i quali sono ancora a zero, cioè a dire, non esistono affatto, ma anche in riguardo al tracciato della ferrovia per la valle del Savuto, che è quella stabilita dalla legge e che ora verrebbe cambiata secondo nuovi concetti non so da chi ideati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È facile il comprendere l'interessamento grandissimo che gli onorevoli deputati prendono all'andamento

delle costruzioni ferroviarie, massime se si tiene conto del fatto che in quelle parti del regno sopra tutto ove la viabilità è più scarsa o affatto manchevole, la strada ferrata non soltanto ha una grande importanza economica, ma diventa anche uno strumento potentissimo di civiltà.

Le strade ferrate votate con la legge del 1879 sono state iniziate quasi contemporaneamente in tutte le parti del regno e si sono incominciate insieme 67 linee appaltando — se ben ricordo — 172 tronchi, con stanziamenti in bilancio evidentemente molto al disotto di quelli che sarebbero bisognati per mandare avanti nello stesso tempo, con la dovuta sollecitudine, tutti i lavori intrapresi.

Quale era di fronte a questo stato di cose il compito del Governo?

Far procedere le costruzioni nel miglior modo, e mettere d'accordo possibilmente le esigenze delle popolazioni con le esigenze del bilancio dello Stato e con la possibilità di ottenere effettivamente anticipazioni dalle imprese per condurre innanzi le opere cominciate quasi in ogni provincia, senza perturbare con una eccessiva ricerca di lavoro l'industria e l'agricoltura dei singoli paesi. Il compito come si vede era tutt'altro che facile. E come fu risolto? Per rispondere adeguatamente a questa questione sotto tutti gli aspetti dovrei allargare il mio discorso a tutte le ferrovie che sono in costruzione nelle varie parti d'Italia. Ma poichè gli onorevoli interpellanti si sono occupati solamente delle strade ferrate del Mezzogiorno, io mi manterrò nei limiti delle interrogazioni che mi furono fatte.

Le strade ferrate del Mezzogiorno che più richiamavano le cure del Governo, non foss'altro per le spese ingenti che richiedevano, erano la Eboli-Reggio e la Messina-Cerda con quelle che chiamerò se non diramazioni certo linee più o meno da queste dipendenti, come sono la Catanzaro-Stretto Veraldi, la Cosenza-Nocera e la San Severino-Salerno, delle quali hanno parlato gli onorevoli interroganti. La linea Eboli-Reggio, come ebbi già occasione di dire quando furono discusse le convenzioni ferroviarie, aveva per me non soltanto una grande importanza economica e civile, ma anche un'importanza tecnica sotto l'aspetto dell'esercizio, dovendo essa servire a completare nel Mezzogiorno la rete longitudinale. A questa dunque rivolsi fin da principio le mie cure; e poichè uno dei fondamenti del nuovo ordinamento ferroviario era quello di valersi della nuova Società per fare le costruzioni delle strade ferrate, appena votata la legge, cercai di sollecitare la Società Mediterranea a fare gli studi preliminari

onde poter prontamente assumere la costruzione dell'intera linea.

Parimente mi rivolsi alla Società Sicula, affinchè assumesse, insieme alle altre strade ferrate dell'isola, anche il completamento degli studi e poi la costruzione della Messina-Patti-Cerda.

Ma la Camera ben comprende che queste due Società nuove avevano innanzi tutto bisogno di costituirsi, e poi di organizzare il loro esercizio; difficoltà somma specialmente per la Società Mediterranea che non poteva sapere neppure quale personale e qual materiale avrebbe avuto, fino a tanto che non fossero compiute le relative divisioni coll'Adriatica. Il personale solo ascendeva a 72 mila impiegati! E basta dir questo e ricordarsi che di linee appartenenti a tre reti bisognava farne una sola e organizzare i relativi uffici perchè la Camera comprenda come di fronte a tanta mole di lavoro le Società — e specie la Mediterranea — nelle prime settimane anzi nei primi mesi che seguirono alla loro costituzione non potessero mettere mano con alacrità alla costruzione delle strade ferrate e nemmeno stipulare contratti a prezzo fatto.

Inoltre, il regolamento per le costruzioni non aveva ancora avuto tutte le approvazioni richieste dalla legge, e prima di fare contratti di tanta importanza era pur necessario di rendersi conto non soltanto dell'opportunità dei tracciati, ma anche delle verità dei prezzi e del modo di eseguire i controlli, essendochè il Ministero desidera di far contratti ad occhi aperti non già alla cieca.

Non per tanto il tempo non fu perduto.

La Società Mediterranea organizzatasi fino dal mese di ottobre, anche per le costruzioni, cominciò ad assumere lo studio dei progetti per la Eboli-Reggio, ed era mio intendimento, quando nel dicembre l'onorevole Nicotera, insieme all'onorevole Lacava e ad altri deputati, venne a chiedere notizie della Eboli-Reggio, era mio intendimento, dico, di stipulare sui progetti che erano stati allestiti dall'ingegnere del Governo, immediatamente un contratto a prezzo fatto, se le stime fossero state riconosciute sufficientemente corrispondenti al vero, o in caso diverso, contratti a rimborso di spese, facendo gli appalti su per giù come si costuma ora, con che la questione del prezzo veniva senz'altro eliminata.

A me, per le ragioni che ho detto, premeva di far presto; e pur di non ritardare l'andamento dei lavori, avrei volentieri continuato per ora anche col sistema attuale, per guadagnare tempo.

I progetti furono dati alla Mediterranea, l'ingegnere della Mediterranea si portò sul luogo e

mi presentò quindi le osservazioni, delle quali l'avevo richiesto.

Da queste osservazioni risultava, per citare qualche esempio, che sopra due tronchi già approvati c'erano due manufatti che l'ingegnere della Mediterranea credeva di poter ridurre ad uno, un tracciato di gallerie di tre chilometri e 300 metri riducibile a due chilometri e 200 metri; tre ponti riducibili a uno; pendenze del 13 e contropendenze del 9 o 10 per mille, ridotte a non più del 10 per mille senza contropendenze; e oltre a questo una diminuzione di 300 o 400 metri di lunghezza di tronco e una diminuzione di spesa.

Ora di fronte a un controprogetto di questa natura, domando alla Camera, se soltanto pel desiderio di far presto, io *poteva* far mettere in costruzione il progetto quale era stato preparato dall'ingegnere governativo; o se non era mio stretto obbligo di far esaminare il controprogetto? Ed io ho preferito il secondo partito anche perchè vi era l'esperienza degli altri tronchi della linea interna ed esterna della Eboli-Reggio, la quale mi avvertiva, che i precedenti progetti fatti nella stessa maniera, non reggevano poi alla prova della costruzione, tantochè — come qui hanno detto gli onorevoli interroganti, i quali cogli occhi loro hanno constatato ciò che io non so che per mezzo di rapporti — quando un progetto è messo all'asta, prima ancora di iniziare i lavori, si incominciano le varianti. E le varianti alterano necessariamente le condizioni dei contratti ed aumentano notevolmente le spese.

In uno dei tronchi della linea interna erasi preventivata la spesa di 2,200,000 lire, e siamo già a quattro milioni e mezzo. In un altro la spesa prevista era, mi pare, di tre milioni e mezzo, e siamo arrivati a sette. Procedendo di questo modo evidentemente le basi tecniche dei progetti sono tutte mutate, e dei patti contrattuali non rimane in conseguenza più nulla. Ma non basta: un altro effetto ugualmente doloroso delle varianti è questo che gli imprenditori i quali a termini della legge, dovrebbero fare le prescritte anticipazioni infruttifere, ogni qual volta si esce dai limiti del contratto, ricusano di farle; onde la necessità di provvedere altrimenti. E come si provvede? Il Governo è stato costretto di valersi per alcune linee dei fondi assegnati ad altre, che hanno uno stanziamento in bilancio, ma che o per ragioni di studio, o per ragione dell'esiguità degli stanziamenti stessi, o per il lungo termine assegnato dalla legge alla loro costruzione non sono state per anco incominciate. Così solamente si poterono

colmare le deficienze delle linee che costano non solo assai più di quello che era stato provveduto nella legge del 1882, ma anche molto più di quello che prevedevano i progetti esecutivi, in base ai quali i contratti vennero fatti.

I fatti che ho citato a proposito della Eboli-Reggio non sono che un piccolo esempio. Ma potrei citare esempi più grandi, da cui apparirebbe anche meglio la necessità in cui si trova il Governo di far esaminare accuratamente i progetti. Non c'è quasi voto del Consiglio di Stato, nel quale questo non si lagni, ed a ragione, della imperfezione dei progetti; tanto che, fino da un anno fa, ho dovuto fare una circolare molto energica richiamando tutti gli ingegneri dell'amministrazione a studiare più accuratamente i progetti. Ma anche gli ingegneri non hanno sempre torto. Bene spesso sono troppo sollecitati da tutte le parti a far presto: e presto e bene raro avviene. Allo studio dei progetti bisogna dare il tempo che si richiede. Essi vanno studiati minutamente, e non ci vuole troppa fretta; coi progetti fatti in fretta si hanno poi lavori fatti indarno che bisogna rifare, e ferrovie che non finiscono mai. Col sistema che abbiamo finora seguito di fare o almeno completare gli studi, mentre già facciamo i lavori, i progetti, i lavori stessi ed i contratti si scompigliano, e si spendono somme enormi con frutti relativamente esigui. Ritengo che se di talune linee, la Camera avesse potuto conoscere a tempo il costo vero o approssimativo, non si sarebbero votate o si sarebbero fatte diversamente.

Fu rimproverato il Governo, in una recente discussione, di aver fatto riesaminare o completare oggi i progetti; e fu perfino detto che mancavano i fondi per far fare uno studio più accurato di ciò che, a termini di legge, si deve costruire. Ma io non avrei che a ricordare la succursale dei Giovi, la quale, secondo i progetti, doveva costare 22 o 23 milioni. Ebbene, io dichiaro alla Camera, che sarei lieto, se uscissimo dalla intera costruzione di quella linea, con una spesa di 65 milioni e mezzo. (*Senso*).

Ora, o signori, con una responsabilità così grave sulle spalle, con 66 o 67 linee incominciate, coi fondi in bilancio che sono insufficienti a far fronte a tutto, mi basterà dire alla Camera per mia giustificazione che da che io reggo questo Ministero, ho speso 259 milioni in costruzioni ferroviarie, tutti effettivamente pagati. Se aggiungete poi a questi le somme pagate anteriormente e le anticipazioni fruttifere e infruttifere delle imprese, si va ai 400 milioni, tutti impiegati per ferrovie di prima, seconda e terza categoria. Ed

ora vi domando se gli effetti che abbiamo ottenuto dalle costruzioni ferroviarie, rispondano ad una spesa di 400 milioni!

Capo. Certamente no.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Togliete le strade di quarta categoria, togliete i quasi 200 chilometri costruiti dalle Meridionali, a spese loro, e che non figurano nelle cifre che ho citato, e poi ditemi quali siano stati i risultamenti. Il problema delle ferrovie, l'ho detto più volte, è molto complesso.

Baccarini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Genala, ministro dei lavori pubblici. La questione dell'esercizio era molto più facile che non quella delle costruzioni; la quale oltre le difficoltà intrinseche che offriva per sé stessa non ammetteva quella soluzione radicale che sarebbe stato desiderabile di darle, perchè la questione era pregiudicata da fatti già compiuti.

L'onorevole Gabelli avrebbe voluto che avessi sospeso tutti i lavori, limitandomi a quattro o cinque linee, e riversando tutto il fondo su queste, per poter andare avanti rapidamente. A terreno vergine, avrebbe ragione l'onorevole Gabelli; ma quando ci sono i contratti fatti e i termini stabiliti dalla legge per il compimento delle linee bisogna andare avanti alla meglio e vedere di assestare in questo tempo le cose.

Il mio programma quindi era questo: ricorrere prontamente alle Società, come costruttrici, anche perchè, a termini della legge, esse potrebbero anticipare i fondi che gli impresari assumono d'anticipare, ma che poi non anticipano.

I fatti lo dimostrano quasi ogni giorno. Non di rado avete veduto telegrammi che annunziano sospensioni di lavoro ora sopra una linea ora sopra un'altra. Perchè queste sospensioni? Perchè il ministro ha richiamato gli appaltatori all'osservanza dei contratti; perchè loro dice: Voi siete obbligati di fare più lavori di quello che importano gli stanziamenti; dunque fatto il vostro dovere e anticipate almeno in parte le somme che siete obbligati di anticipare. Ma essi, che non possono fare, o non lo possono fare per lungo tempo, da banchiere allo Stato, si trovano nell'impossibilità di far fronte ai loro impegni. Dovrebbero spendere nei lavori una somma maggiore di quella che incassano, e questo turba il loro bilancio e sovente il loro credito e scema il loro guadagno. Da ciò la sospensione dei lavori con cui gli appaltatori sperano di forzar la mano al Governo. La sospensione provoca una lotta continua, una

lotta corpo a corpo, a cui ormai i grandi impresari sono preparati e anche organizzati.

Essi hanno dei giornali, o con questi compongono l'opinione pubblica; e quando le popolazioni sono speranzose di vedere la linea aperta, allora arrestano i lavori, ed il Ministero si trova in una posizione ben difficile, la quale spesso lo costringe a far loro qualche concessione.

Ecco qual'è lo stato delle cose; e in questo stato di cose mi pare non solo opportuno, ma necessario, ricorrere alle Società, e regolare i lavori in modo da far finire anzitutto quelle linee di seconda e di terza categoria alle quali poco oramai manca per essere ultimate, concentrando gli altri fondi sulle strade di prima categoria, le quali sono quasi tutte arretrate e regolare consentaneamente la costruzione delle rimanenti strade.

L'onorevole Lacava mi pare che dicesse che la Eboli-Reggio è fra tutte la più arretrata; ma ciò non è esatto. La Parma-Spezia è anche più arretrata della Eboli-Reggio; e perchè? Perchè attese le grandi difficoltà del terreno franso e montuoso, i progetti non sono sufficientemente sicuri prima, e vi si devono sempre introdurre nuove varianti; e le varianti fanno sorgere difficoltà immense, con grande perdita di tempo e grande aumento di spesa.

Ma con l'aiuto delle Società, e procedendo nel modo che ho detto, ordinatamente, con 90 o 100 milioni all'anno, oltre ciò che può essere anticipato dagli appaltatori e dalle Società costruttrici di queste strade, credo che in capo ad un anno e mezzo le cose cammineranno assai più regolarmente.

Per quanto poi riguarda le linee, di cui fu specialmente parlato, ripeto che la Eboli-Reggio, per le ragioni dianzi accennate, preme molto al Governo che sia fatta, e fatta bene.

La Mediterranea è già stata invitata ad assumere tutta la linea in costruzione. E se ci metteremo d'accordo sui prezzi, la linea sarà data a prezzo fatto, perchè credo che a prezzo fatto si potrà risparmiare nella spesa e procedere con maggior sicurezza ed anche più celere nella costruzione, eliminando tutti quei giri amministrativi, che sono indispensabili quando si fanno le costruzioni a rimborso di spese.

Frattanto la Mediterranea ha costituito quattro divisioni di studi una delle quali si occuperà più specialmente del tratto da Lagonero a Castrocecco, che non è stato studiato abbastanza. Infatti finora non c'è che un progetto di massima, ma il terreno presenta molte difficoltà, e quindi richiede uno studio molto attento. Con-

temporaneamente si fa lo studio del tronco da Pisciotta a San Mauro e San Mauro-Celle e di alcuni tronchi che, in tempo non lontano, saranno pronti per essere costruiti.

Il progetto del tronco Pisciotta a San Mauro è stato in massima approvato, ed ora si stanno facendo i progetti definitivi delle gallerie, perchè la costruzione si comincerà da quelle.

E qui, rispondendo ad una domanda dell'onorevole Nicotera, sono lieto di potergli dire che il programma del Governo per la Eboli-Reggio, come in genere per le altre strade, è appunto quello di cominciare subito dalle opere le quali richiedono molto tempo per essere compiute. E sul primo tronco da Castrocuoco in qua ci potranno essere, tanto dalla parte del mare come dalla parte di terra, circa otto punti dove si potranno attaccare contemporaneamente i lavori, onde poter procedere con economia di tempo, ed anche regolando bene tutto, con economia di spesa. Lo stesso si farà dalla parte opposta di Reggio. Da Palmi in qua vi era una difficoltà, ed era quella del tracciato.

L'onorevole Nicotera disse: " per ora non parliamo del tracciato. " — Sia pure, non parliamone, ma permettetemi però di osservare che questa questione del tracciato, cioè se la strada debba andare per Tropea, ovvero percorrere la vallata del Mesima e dell'Angitola, ha fatto passare un anno o un anno e mezzo di tempo tra studi e contro-studi, e commissioni, e progetti e contro-progetti. Solo nei giorni scorsi finalmente il Consiglio superiore ha espresso il suo voto che non ho potuto per anco esaminare.

Questa questione del tracciato è una questione da risolversi in breve. Ma frattanto ha impedito che si potesse continuare la costruzione da questa parte; di più ha impedito anche di determinare il tracciato del tronco da Catanzaro allo stretto Veraldi, perchè non sapendosi dove ci sarebbe stato l'incontro, non si sapeva se una galleria di circa due chilometri e mezzo si sarebbe dovuta fare o no. Siccome una cosa è connessa coll'altra, non è possibile di risolverle che tutte e due insieme.

E queste sono le sole questioni che ci rimangono, oltre lo studio del tronco di Sant'Eufemia con questo connesso e di quello che deve andare da Lagonegro a Castrocuoco.

Lo stesso potrei dire della Messina-Patti-Cerda. Anche là abbiamo la galleria Peloritana che è già nelle mani dell'impresa che ha fatta una parte del lavoro, la più facile; ma resta la parte difficile. Per questa l'impresa ha sollevate molte

difficoltà, le quali credo sono state in parte risolte rilasciando ad essa certificati.

Quando ai grandi costruttori diamo i certificati, perchè li diamo? Onde rendere loro più facile, più probabile, per lo meno, di trovare presso le banche le anticipazioni per fare i lavori.

Ma se talora e per qualche tempo questo riesce; non riesce però sempre, e allora bisogna che l'Amministrazione, se vuole che i lavori effettivamente procedano, faccia i pagamenti.

Il resto della linea era studiato come linea di massima, e non come progetto definitivo. Ora questo studio definitivo è quasi interamente fatto.

Due diversi progetti del tronco della Messina-Cerda, sono già stati dalla Società mandati al Ministero, ed uno di questi è già avanti al Consiglio superiore per l'esame in linea tecnica.

Ed anche con la Società Sicula io crederei preferibile fare un contratto a prezzo fatto anzichè a rimborso di spesa. Ma nella forma del contratto il Governo ha la piena ed intera libertà d'azione. Faremo il prezzo fatto se andremo d'accordo sul prezzo; in caso contrario non lo faremo ed allora si esprimeranno gli appalti. È certo che gli appalti hanno dei grandi inconvenienti, ma credo che si può studiare il modo di eliminarli almeno in parte: anzi tutto col fare dei progetti buoni, ed in secondo luogo escludendo certi appaltatori che assumono le opere, non per eseguirle, ma per aver occasione di far delle liti, ed infine facendo dei capitolati più chiari e più evidenti anzitutto nella sostanza e poi anche nella dicitura.

Ora abbiamo dei capitolati in cui certi patti e convenzioni non sono determinati in modo sufficientemente chiaro e preciso. E su questo il Consiglio di Stato ha richiamato più volte l'attenzione del Ministero; ma essi non furono mai modificati.

Ora, ho già pronti disegni dei nuovi capitolati, che spero riuscireanno migliori, perchè si è tratto partito dell'esperienza del passato. Non è che con questo io creda che si eviteranno le liti; ma se riusciremo a rendere più rare le liti, più facile il transigere con vantaggio, più difficile il perdere sarà tanto di guadagnato.

L'onorevole Nicotera ha chiesto inoltre: nel caso che si desse alla Mediterranea la Eboli-Reggio a prezzo fatto o a rimborso di spesa, come la Mediterranea ordinerebbe i lavori? Rispondo che il programma dei lavori e il termine in cui devono essere compiuti saranno determinati nel contratto stesso. Si intraprenderanno innanzi tutto quelle opere, che richiedono maggior tempo coordinandole dove sia opportuno con tronchi di accesso

onde rendere più facile l'approvvigionamento. Ci sono alle volte dei tronchi, che diventano più facili ed economici quando si può accedere al luogo comodamente e trasportarvi non solo gli uomini, ma ancora i materiali, quando i materiali non sono sui luoghi. Quindi è da vedersi caso per caso come debba essere fatto il programma dei lavori.

Ma forse quello che più interessa l'onorevole Nicotera si è quello che ho già detto, vale a dire che i lavori non si cominceranno da una sola parte. No, i lavori devono essere condotti innanzi contemporaneamente in guisa che si possa arrivare in un tempo approssimativamente eguale al compimento di tutta la linea.

Se poi la Società la subconcederà o no, è questione da risolversi nel contratto. Ora, non avendo alcun contratto a prezzo fatto con nessuna delle Società, non potrei dare una concreta risposta su questo punto.

L'onorevole Nicotera finalmente chiedeva come si castringeranno a fare il loro dovere gli appaltatori che si ricusano di eseguire le opere a norma dei contratti. Io credo che la lentezza con cui procedono gli appaltatori, o per lo meno alcuni di essi, dipenda più che altro, da mancanza di fondi; onde col bilancio nuovo e forse con un provvedimento che il Ministero potrà presentare alla Camera, le difficoltà potranno esser vinte. Intanto cerco in ogni modo di aiutarli anche col rendere loro, mediante una parola del Governo, più facile ricorrere al credito; giacchè avendo essi verso lo Stato un credito effettivo, possono con un certificato che lo dichiara essere in condizione di ottenere dalle Banche le anticipazioni necessarie a proseguire i lavori secondo i patti del contratto. In ogni caso ove l'impresa persistesse a non eseguirli abbiamo sempre la legge per noi, la quale accorda al Governo la facoltà di fare i lavori d'ufficio, imponendo agli appaltatori tutti quei maggiori oneri che potessero ricader sullo Stato per fatto dei lavori stessi.

E la minaccia di questa misura ha già persuaso taluni degli appaltatori, per evitar maggiori spese, a riprendere i lavori; perchè certo se fossero questi fatti per conto loro dallo Stato verrebbero a costar loro più di quello che non continuandoli essi medesimi.

L'onorevole Lovito ha detto che della tabella A la linea più abbandonata è la Eboli-Reggio. Non credo che questo sia perfettamente esatto. La Eboli-Reggio è una parola; ma questa parola significa oltre 500 chilometri di ferrovia, mentre le altre linee di prima categoria sono molto più

brevi senza parlare delle grandi difficoltà dei terreni. Ciò premesso dirò all'onorevole Lovito come io mi sono preoccupato molto delle condizioni dei tronchi di cui egli ha parlato, e credo che le difficoltà cogli appaltatori siano state per buona parte risolte, tantochè con una direzione più vigorosa e con quella miglior volontà che pare gli appaltatori mettano ora nelle costruzioni, spero che arriveremo a risultati soddisfacenti. Ora sono finalmente esaurite tutte le questioni delle infinite varianti che fino a qui hanno arrestato il progresso dalla linea; cosicchè entro l'anno si avranno certo il primo e il secondo e fors'anco il terzo tronco aperti all'esercizio. Queste sono le notizie che posso dare all'onorevole Lovito; e il Governo certamente non mancherà di fare il possibile perchè i risultati corrispondano alle sue aspettative.

Parimente le istruzioni date dal Ministero alla Società Sicula sono che in poco tempo essa possa studiare un programma di lavori in modo che in meno di quattro anni la Messina-Patti-Cerda possa essere compiuta.

Ora se i lavori saranno studiati bene come spero quelli della galleria del Tindaro, di cui il progetto è in pronto, non dubito che dentro un quadriennio la linea sarà terminata.

L'onorevole Miceli ha parlato di un voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici intorno alla linea Cosenza-Nocera. Veramente il Consiglio superiore non si è occupato in modo diretto di cotesta linea, ma in quel voto di cui ho già parlato, circa il tracciato dell'Eboli-Reggio per la valle dell'Angitola, ha espresso incidentalmente l'idea a cui ha accennato l'onorevole Miceli. Così almeno mi è stato riferito, perchè, come ho già detto, quel voto ufficialmente non mi è stato ancora comunicato. È però evidente che il parere del Consiglio per quanto possa essere autorevole non cessa di essere un parere consultivo e non può avere per se l'effetto di modificare una legge. Le leggi non posson essere mutate che da quei poteri che hanno l'autorità di farle.

Quanto alla questione che quel voto solleva, il Governo si riserva intera libertà di giudizio; e non posso per ora dir altro se non che l'opinione che vi è formulata mi pare fosse stata già espressa da una Commissione la quale aveva fatto una ispezione sui luoghi; ed è stato forse questo precedente che al relatore del Consiglio ha suggerito l'idea che con una modificazione della Cosenza-Nocera si sarebbe potuto ottenere un effetto tecnico e militare migliore che non costruendo la Cosenza-Nocera nel modo stabilito dalla legge del 1879.

Ma finora, ripeto, non si tratta che di semplici opinioni e voti, e nulla vi ha di pregiudicato. Spero che queste mie dichiarazioni sieno state tali da soddisfare l'onorevole Miceli.

Quanto all'onorevole Lacava, il quale mi ha pregato a dichiarare, se egli abbia mai mostrato alcuna preferenza per la linea interna contro la linea esterna, debbo dirgli che per quanto rammento, mi pare che anche l'onorevole Nicotera non abbia detto diversamente, egli ha sempre raccomandato di far procedere contemporaneamente le due linee, interna ed esterna, in guisa che possibilmente arrivassero insieme a Castrocuoco.

Spero che queste dichiarazioni possano soddisfare gli onorevoli interroganti. Ad ogni modo sono sempre pronto a dar loro quelle altre spiegazioni che potessero desiderare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini per un fatto personale.

Baccarini. (*Segui l'attenzione*). Il mio fatto personale riguarda gli accenni fatti per la decima o la ventesima volta dall'onorevole ministro sul modo con cui si eseguivano le leggi del 1879 e del 1882.

Ho già detto altre volte che la legge del 1882 si eseguiva, e si deve eseguire, secondo è stata votata dal Parlamento e voluta dal Governo, presieduto dall'attuale presidente del Consiglio, onorevole Depretis, e presentata da me d'accordo col l'onorevole Magliani, ancora adesso ministro delle finanze.

Buona o cattiva, dovrebbe eseguirsi anche adesso; ed io non posso a meno di far notare alla Camera la differenza che corre fra il triennio delle piccole ed il triennio delle grandi cose.

Dopo il triennio delle piccole cose si è finito col l'aprire all'esercizio circa 2000 chilometri delle strade ferrate portate dalla legge 1879; vale a dire una quantità maggiore di quella che corrisponde alla proporzionale deliberata dalla Camera con la stessa legge.

Ed io sarei lieto che l'onorevole ministro Genala potesse entro il triennio delle grandi cose, dire d'aver aperto all'esercizio un decimo delle linee compiute nel triennio precedente.

Ma non è questo l'essenziale; io vorrei richiamare (e lo farò diffusamente in altra occasione) la attenzione della Camera sul sistema che si segue, di sostituire il più assoluto arbitrio alla pura e semplice esecuzione della legge.

La legge del 1882 ha stabilito linea per linea quello che si doveva fare, quello che si doveva spendere e come si doveva eseguire il lavoro.

Ora è lecito che un Governo metta sotto il ta-

volo codesta legge e la eseguisca o no secondo gli talenti?

Io domando non al ministro dei lavori pubblici, ma all'onorevole presidente del Consiglio che faccia rispettare le leggi che egli stesso ha presentate al Parlamento; e se esse hanno imperfezioni e difetti, non tradisca l'aspettazione del paese, le cambi ed allora nessuno avrà che eccepire.

Io non sono indotto a dire ciò per amore di paternità, perchè l'onorevole presidente del Consiglio sa che io non sono il padre della legge del 79; essa è uscita di qui con un carico per lo Stato che rappresenta il doppio delle mie proposte. Ad ogni modo l'ho considerata e la considero ancora una legge benefica dal lato economico; salvi gli effetti finanziari di cui io non devo rispondere.

Ma certamente essa non potrà dare effetti utili se non mercè un'applicazione esatta, mentre gli spedienti che ora si mettono in atto daranno effetti inferiori a quelli che si potevano attendere coi modesti mezzi accordati dalla legge medesima; mezzi modesti, ma, secondo me, ancor superiori alla potenza finanziaria del paese nel momento presente.

Le leggi del 1831 o del 1882 non furono da me presentate che per rendere eseguibile praticamente quella del 1879, come aveva promesso al Senato per indurlo a votare la legge stessa senza variazioni.

Senza queste due leggi non si sarebbe riusciti a far nulla di serio; perchè è chiaro che nessuno avrebbe voluto aspettare diciotto o venti anni prima di veder cominciare le linee che lo interessavano.

El parmi che l'onorevole ministro non abbia ancora avuto il tempo nemmeno di rendersi un giusto conto, in linea di fatto, di quelle leggi, perchè parla di 67 o 68 linee messe in costruzione, mentre tante non ne comprende nemmeno la legge del 1879.

Uno degli argomenti favoriti dell'onorevole ministro (o ch'egli si compiace ripetere giacchè dice sempre le stesse cose, senza però fare mai nulla di diverso, perchè il far nulla non significa fare diversamente dai suoi predecessori), è che uno dei difetti principali sta nei progetti. Ma i progetti degli ingegneri, onorevole ministro, a meno che 600 o 700 ingegneri del Genio civile non siano ad un tratto divenuti altrettanti cretini, si fanno ora, come si facevano quando c'ero io, e come si faranno coi ministri futuri, e non sarà una lezione di diritto costituzionale quella che insegnerà agli ingegneri italiani di fare esattamente le perizie.

Dunque quando Ella, onorevole ministro, ripete sotto tutte le forme che i progetti sono male studiati, che si è costretti a far varianti prima di cominciare i lavori e con circolari ingiunge di far meglio i progetti, non concludo nulla, giacchè tutti i ministri hanno sempre desiderato che i progetti si facciano bene.

Ella dovrebbe trovare il metodo per farli bene; ma non lo troverà perchè i progetti si sbagliarono in futuro come sono stati sbagliati pel passato e come sono sbagliati adesso; perchè le cose di questo mondo vanno così.

Parimente si faranno sempre le liti, e per una ragione semplicissima; perchè le liti sono una conseguenza dei grossi affari e dopo l'abolizione del contenzioso amministrativo le imprese dei lavori pubblici sono diventate un affare di commercio al pari d'ogni altro.

Presidente. Onorevole Baccarini, ma questo non è un fatto personale!

Baccarini. Quando desidera, lascio di parlare, perchè riconosco di non averne alcun diritto.

Presidente. Si riservi di fare le sue osservazioni in occasione del bilancio.

Baccarini. Parlo della esecuzione della legge del 1879.

Io vorrei richiamare la seria attenzione della Camera sugli effetti del sistema in pratica che non è nè quello di costruire a centellini, come si può, le strade ferrate, nè quello grande del quale si parla sempre, ma che non vien mai posto in atto. Gli effetti sono questi. La legge del 1882, tenendo conto dei diritti acquisiti da tutte le provincie, stabiliva naturalmente una certa contemporaneità nella esecuzione di parecchie linee; vale a dire che ogni provincia bisognava che si contentasse di 10 chilometri all'anno invece di 50.

Non volendo attenersi a questo sistema, bisogna risolversi a cambiare la legge, sostituendo il metodo più tecnico, ma meno politico di costruire linee intiere invece che molte linee contemporaneamente. Quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici si risolve a proporre ed a sostenere siffatto metodo, io sarò qui al mio posto per applaudirlo; ma seppure egli avrà il coraggio di sostenere un tal metodo, non lo avrà il presidente del Consiglio dei ministri.

Depretis, presidente del Consiglio. Chi lo sa?

Baccarini. Nessun presidente dei ministri avrà mai il coraggio di togliere ad una provincia il diritto concesso da una legge.

Depretis, presidente del Consiglio. Lo vedremo. *Salus publica suprema lex.*

Baccarini. Io sono sorpreso di vedere il presi-

dente del Consiglio pentito anche della sua grande opera, della legge del 1879.

Presidente. Non ha detto questo, onorevole Baccarini. Si restringa al suo fatto personale.

Baccarini. Frattanto, nel triennio delle grandi cose, come ho già detto dieci o dodici giorni fa, una parte del denaro che era destinato a cominciare nuove linee, è stato dato a chi non doveva averlo.

Quando alla metà del 1883 si è cominciato a far gli spensierati, dall'Amministrazione non si è più tenuto conto della disposizione della legge del 1882, la quale stabiliva che per raggiungere un importo di 100 milioni di lavori, mentre soltanto 60 milioni erano disponibili, gli assuntori dovevano anticipare il di più delle spese, ricevendo dallo Stato la corresponsione del 5 per cento, e per le linee di prima categoria un terzo del denaro anche senza interesse.

Buono o cattivo questo fu il sistema suggerito dal ministro delle finanze, ed al quale io mi sono associato volentieri. Io lo credo ancora ottimo anche per l'esperienza che n'è stata fatta nel Belgio, ove ha dato eccellenti risultati.

Per facilitare poi il credito agli assuntori, si era stabilito fra me e il ministro delle finanze di emettere un certificato di lavoro, il quale facesse fede semplicemente del credito dei costruttori verso lo Stato. Ebbene, finora, di questi certificati non s'è fatto nulla; ed oggi soltanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici è venuto a dirmi che si rilasciano. Li rilasciate dopo che avete disprezzato il sistema perchè avete l'acqua alla gola.

Voi avete pagato più di 30 milioni di lire non dovute agli appaltatori che avrebbero dovuto anticiparle; e se aveste soddisfatto alla domanda contenuta nella relazione del bilancio di assestamento, portandoci il prospetto delle somme pagate e non dovute, si sarebbe visto che forse più di 30 milioni avete anticipato alle imprese, che non avevano diritto di averli, avendo per conseguenza migliorate le condizioni del loro contratto.

Depretis, presidente del Consiglio. Abbiamo un debito di meno e risparmiamo gl'interessi.

Baccarini. Si dice: i progetti non erano eseguibili! Non ne sono persuaso. Ma ce ne saranno sempre dei progetti, come quello della galleria dei Giovi, che non sono eseguibili; anche tra quelli fatti dalle Società infallibili. Io del personale delle Società ho molta più stima forse di quello che non creda l'onorevole ministro; le Società hanno ingegneri di grande valore ma ce ne sono anche nel Genio civile (*Segni d'affermazione del ministro*

dei lavori pubblici), tanto è vero che molti se li prendono le Società stesse.

Quei poveri ingegneri che hanno fatto i progetti tanto disprezzati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, sono stati in gran parte assunti dalle Società.

Ho detto altra volta che la Società Sicula ha preso per direttore quell'ingegnere che ha fatto per il Governo tutti i progetti delle linee siciliane, ed ora li rifà per conto della Società. Adesso forse troverà che erano fatti male quelli che egli faceva come ingegnere del Genio civile. (*Si ride*).

Non basta. Quella Società è andata a ricercare nel personale del Genio civile del Ministero dei lavori pubblici anche il vice-direttore.

Ma io vi domando: se costoro non seppero fare i progetti quando erano al servizio del Governo, li sapranno forse fare ora che sono passati al servizio delle Società? Siccome io li so onesti, bisogna che concluda che commetteranno gli stessi errori che hanno fatto prima, (*Si ride*) e che in gran parte sono conseguenza dell'umana natura.

Ora io non parlo della linea dei Giovi, arma di cui si serve tanto volentieri chi non è pratico di amministrazione, e chi non conosce una linea di cose tecniche. (*Si ride*). Non alludo al ministro dei lavori pubblici. (*Si ride di nuovo*).

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, senza volerlo e senza pensarlo, pare che si proponga di ferire costantemente a morte l'onorevole presidente del Consiglio. (*Si ride*). Ebbene, guardate che cosa accade per questa succursale dei Giovi, succursale utilissima, e sulla quale non c'è nulla da dire. Di essa non è mai venuto innanzi al Ministero dei lavori pubblici alcun progetto. Né l'onorevole Depretis con le convenzioni del 1877, né al tempo del Ministero Cairoli nel 1878, né l'onorevole Depretis stesso finchè fu nella Giunta per la legge del 1879, hanno accennato alla ferrovia dei Giovi.

Sapete quando si è parlato di questa ferrovia? Essa fa parte di quelle proposte che furono chiamate le bombe della legge del 1879; fu una delle linee aggiunte davanti alla Camera senza preparazione alcuna, e fu iscritta per una spesa di 21 milioni.

Chi ha fatto il progetto?

Depretis, presidente del Consiglio. Io non lo so.

Baccarini. Nessuno: l'ha fatto qui Lei politicamente. (*Si ride*). Ebbene, di questi argomenti si servono per giudicare gl'ingegneri italiani!

Si dice: badate che costerà 60 milioni, mentre si diceva che sarebbero bastati 21. Ma non sono

stati gl'ingegneri che hanno fatto questo preventivo!

Presidente. Ma, onorevole Baccarini, mi pare che oramai siano più che esauriti i suoi fatti personali!

Baccarini. Ma, onorevole presidente, è su di me che si vuol fare ricadere l'accusa di aver calcolato la spesa per la succursale dei Giovi in 21 milioni!

Lo so anch'io, che ne costerà 60. Ma quella linea non l'ho peritata nè io, nè alcun ingegnere; sibbene l'onorevole Depretis.

Ma vi ha di più. Il progetto di quella linea fa veramente torto ai provetti ingegneri che si occuparono della esecuzione. Fa torto, perchè avrebbero dovuto, nella loro esperienza di trent'anni di costruzioni ferroviarie, studiarlo meglio. E ne avrebbero avuto il tempo necessario, avendo fatto niente meno che sette progetti per quella linea.

Ebbene, io ricordo che, appena si manifestarono le imperfezioni di questi progetti, io non diedi la promozione di ispettore all'ingegnere capo che aveva fatto il progetto...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma ha fatto l'appalto...

Baccarini. Venuto l'onorevole Genala, lo ha promosso.

Genala, ministro dei lavori pubblici. ...ed ha concessa la costruzione a trattativa privata!

Baccarini. Io?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sicuro!

Baccarini. Sfido io, l'asta era andata deserta!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Eppure le imperfezioni dei progetti dovevano essere un avvertimento, per uno che s'intende di cose tecniche!

Presidente. Onorevole Baccarini, non metta innanzi questioni che sono fuori di luogo.

Baccarini. Il ministro mi interrompe!

Presidente. Ma non lo interromperebbe se Ella si limitasse al fatto personale.

Baccarini. Finisco subito. Finisco col dire questo: che i ministri non sono nè ingegneri, nè professori...

Depretis, presidente del Consiglio. Meno io! (*Viva ilarità*).

Baccarini. ...rispetto ai progetti tecnici.

Ma, onorevole presidente del Consiglio, se Ella ha voglia di scherzare, io non ne ho nessuna.

Presidente. Onorevole Baccarini!...

Baccarini. Se Ella fosse stato al Ministero dei lavori pubblici, avrebbe commesso molte cose di meno, poco lodevoli, che non ne abbia commesso, certo con nessuna mala intenzione, l'onorevole ministro attuale.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Quali? quali? Le dica!

Baccarini. Le dirò, se vuole.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io non ammetto reticenze.

Presidente. Onorevole ministro, non interrompa.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Le dica!

Baccarini. Io finisco col dire, che dopo tre anni di esperienza della legge del 1882, se quella legge non si crede buona, si modifichi. Si modifichi come si vuole, per me è indifferente; ma ogni volta che vorranno coprirsi con le leggi precedenti gli spropositi presenti, io mi ribellerò, e protesterò sempre. (*Approvazioni.*)

Questo è il mio fatto personale.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. La Camera sa che non soglio coprirmi con la responsabilità dei miei predecessori; anzi credo norma doverosa di Governo quella di evitare qualsivoglia lotta tra il ministro in carica e quello che l'ha preceduto.

Secondo me vi è qualche cosa di molto più alto che la persona dei ministri; c'è l'autorità del Governo: e soprattutto nei Governi liberi mi pare necessario di evitare dinanzi al paese qualsivoglia spettacolo di contrasti, ire o pettegolezzi tra le persone che furono e quelle che sono al Governo (*Bravo! Benissimo!*).

Io non ho condannato nulla; nemmeno la legge del 1881. Ma era dover mio di rispondere all'interrogazione dell'onorevole Nicotera, il quale mi chiedeva il perchè i lavori di certi tronchi non procedessero con la sollecitudine desiderata, e perchè la Eboli-Reggio, la Messina-Patti-Cerda, ed altre linee del Mezzogiorno non fossero ancora iniziate, o non venissero mandate innanzi in modo più sollecito, com'era desiderio delle popolazioni.

Ora la ragione precipua di tutto ciò è l'imperfezione dei progetti; ed ho dovuto di necessità dirlo. L'onorevole Baccarini osserva che non fo altro che ripetere sempre le stesse cose. Può darsi; ma se dico sempre la stessa cosa è perchè disgraziatamente il fatto è permanente e gli effetti suoi durano. Sovente i progetti sono imperfetti; e l'imperfezione dei progetti porta sempre più o meno le stesse conseguenze tecniche e finanziarie. Se ne accorgerà la Camera a costruzioni ferroviarie finite!

Ora, ammessa l'imperfezione dei progetti, bisognava di necessità indicare anche le cagioni di questa imperfezione.

La Commissione del bilancio, quando fu portata

alla Camera la transazione Guastalla, ha richiamato con gravi parole l'attenzione del Governo su quella onerosa transazione che dovette fare lo Stato. Fui chiamato nel seno della Commissione, e diedi parola che mi sarei occupato a rendere migliori e più sicuri i capitolati e i progetti; e così ho procurato di fare.

Ma, se si confronta la transazione Guastalla, che in confronto della somma prevista ha portato un'aumento di spesa del 18.20 per cento, con la succursale dei Giovi, che porterà un aumento di spesa del 300 per cento, chi vorrà negare che questa non sia una ragione più che sufficiente per persuadere il ministro della necessità di provvedere a migliorare i progetti?

L'onorevole Baccarini, il quale ama sempre di mettere ne'suoi discorsi qualche nota velenosa...

Baccarini. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. ... vuol dare a credere che io, con questo, mostri di sprezzare o di tenere in poco conto gli ingegneri del Genio civile, e di credere questi incapaci e quelli delle Società altrettante *divinità*, come ha detto in una precedente discussione, o *persone infallibili* come ha detto in questa.

È lungi da ciò il mio pensiero, onorevole Baccarini; ci sono degli ingegneri del Genio civile, davvero abilissimi, e che hanno moltissimo valore; ma ce ne sono altri, specie tra quelli straordinariamente assunti, che hanno poca attitudine per i lavori ferroviari. Questo è innegabile; e succede del resto in tutte le umane cose, dove la perfezione è impossibile.

Ma tutti, così quelli che hanno molto valore, come quelli che ne hanno poco, lavorano tanto meglio, quanto (ripiglio le parole dell'onorevole Baccarini) chi li guida s'ispira a criteri tecnici e trascura i politici.

Se gli ingegneri studiassero i progetti, *pro veritate*, se si lasciasse a loro il tempo necessario a studiarli bene e a fondo, se si tenesse conto di tutte le loro osservazioni e proposte, le cose, specie nelle mani di un uomo tecnico, che è ritenuto di tanto valore come è lui, credo che sarebbero andate molto diversamente.

Prendiamo per esempio la succursale dei Giovi; l'onorevole Baccarini dice: « è l'onorevole presidente del Consiglio, che l'ha fatta ammettere; » ma avrà voluto dire la linea, non mica il progetto. Questo non l'ha certo fatto il presidente del Consiglio.

L'onorevole Baccarini era ministro allora quando il progetto, che era stato fatto per la suc-

cursale dei Giovi, messo all'asta, non trovò nessuno che lo volesse assumere.

Il prezzo d'appalto di 21 milioni circa era insufficiente, era fatto male. Ci voleva poco a capacitarsene. Accanto alla galleria di Ronco c'era l'antica galleria dei Giovi; non era quindi un terreno incognito, quello che il tracciato doveva percorrere come nelle costruzioni ferroviarie fatte nel Mezzogiorno nel 1860. Il monte era stato già perforato a poca distanza; si sapeva di che natura era il terreno e quanto era costata la galleria.

Anche senza bisogno di esaminare il terreno, di saggiarlo, anche senza bisogno di esser tecnici, bastava il criterio naturale e il desiderio di amministrare bene e nell'interesse dello Stato, per rendersi conto che un contratto fatto a trattative private in base a quel progetto, non avrebbe potuto reggere.

L'onorevole Baccarini mi ha rimproverato di non eseguire le leggi.

E perchè? Perchè, egli dice, il ministro non deve pagare per nessuna strada neanche un soldo più della somma stanziata nella legge del 1879.

Baccarini. No.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Scusi, Lei ha detto così.

Ora prego la Camera di considerare che quando sono venuto a questo posto ho trovato la linea Novara-Pino tutta finita. Si trattava di liquidare i conti e di pagare, perchè la parte mia è stata principalmente quella di gran liquidatore. Ho liquidato, come dissi nei giorni scorsi, le Calabro-Sicule, e le Liguri, e ho liquidato anche la Novara-Pino.

Nella legge era stabilita per questa strada la somma di 20 milioni.

Ora l'onorevole Baccarini dice: voi non eseguite la legge; dappoichè per questa strada avete a quest'ora già pagato quasi 42 milioni. Ma come? Bisognava non eseguire la strada o eseguirla altrimenti; ma quando la strada è stata eseguita, bisogna pagare. Domando alla Camera se questo si chiama non eseguire la legge! Ma io crederei di non eseguire nè le leggi del paese nè le leggi dell'onestà, se dopo aver fatto lavorare degli appaltatori e aver costruita una strada d'accesso al Gottardo, poi rifiutassi i pagamenti!

L'onorevole Baccarini ha detto che noi non abbiamo fatto i certificati. Li abbiamo fatti; in modo diverso da quello che egli voleva, ma li abbiamo fatti.

Egli voleva un titolo che fosse assolutamente girabile, negoziabile come una cambiale da ril-

sciarsi a favore degli appaltatori; e questo i miei colleghi dell'agricoltura e della finanza hanno ritenuto che non fosse ammissibile. Allora si è fatto un certificato in forma non girabile, ma che attesta il credito dell'impresa per lavori che ha fatto.

Non è esatto nemmeno quello che ha detto l'onorevole Baccarini che io abbia pagato o lasciato pagare, dirò meglio, (perchè egli sa che non è il ministro che firma i mandati di pagamento), che io abbia lasciato pagare dall'amministrazione fino al luglio dell'anno passato agli appaltatori anche alcune delle somme che essi avrebbero dovuto anticipare.

Osservo che se non da tutti, da una parte degli appaltatori l'anticipazione fu fatta. Ma l'onorevole Baccarini comprenderà che la forza del credito degli appaltatori, che poi non sono moltissimi, si esaurisce presto; e quando sia esaurita, l'appaltatore non può più continuare.

Prendiamo, per esempio, gli appaltatori della succursale dei Giovi che hanno l'obbligo dell'anticipazione. Bell'obbligo davvero! Alle domande del Governo rispondono: abbiamo appaltato dei tronchi per 10 milioni; anticiperemo il terzo, ma il terzo in relazione alla spesa di 10 milioni, non mica di 30. E, anticiperemo, come vuole il contratto, ma solo se state anche voi intieramente alle condizioni del contratto. E i contratti non sono quasi mai osservati, sia per le varianti ai progetti, sia per il ritardo nelle espropriazioni, o per il ritardo nella consegna delle opere definitive; giacchè la fretta di fare gli appalti porta anche questa conseguenza, che si appalta prima che tutto sia veramente e come dovrebbe definito. E tutto questo che fa? Ponè l'amministrazione nella necessità di scendere a transazioni. Ed allora si va all'Avvocatura erariale la quale ci consiglia a transigere, per la ragione che i tribunali ci condannerebbero, non essendosi l'amministrazione tenuta nei limiti del contratto. Bisogna dunque transigere; e si transige anche perchè dall'altra parte le popolazioni insistono che la strada sia al più presto compiuta.

L'onorevole Lucca lamentò i ritardi dell'apertura dell'Aosta-Ivrea come conseguenza della legge di contabilità e specie delle disposizioni relative ai pubblici incanti. Ebbene, per cause analoghe a quelle che egli ha detto, noi abbiamo dovuto indugiare per vari mesi l'apertura di questa linea.

E quando il ministro dei lavori pubblici è messo alle strette e si trova da una parte un capitale di 40 o 50 milioni già spesi, che rimangono infruttiferi e dall'altra una questione, fondata nella

condizioni del contratto, e che forse si dirime con un'anticipazione di pagamento, credete voi che possa assolutamente rifiutare quest'anticipazione e indugiare così di sei mesi o di un anno l'apertura di una strada ferrata, ritardando l'appagamento dei legittimi voti delle popolazioni? Evidentemente egli non può ricusarsi alla piccola concessione che gli è chiesta. E questo è un effetto inevitabile della legge del 1881.

L'onorevole Baccarini ricordava il Belgio. Basta questo suo esempio per dire che esso prova contro di lui. Ma il Belgio ha forse sei o sette mila chilometri di strade da costruire? Ma il credito del Belgio è forse come quello dell'Italia? I capitali del Belgio sono come i nostri? Là sovrabbondanza, qua difetto. E noi vediamo imprese belghe, le quali vengono a portare fra noi ingegneri, rotaie, ed istituiscono anche officine e tutto quanto occorre per costruire in Italia vagoni-locomotive. Là sono poche centinaia di chilometri, e qui invece migliaia e migliaia; là strade facili, e quasi tutte pianeggianti; qua malagevoli quasi tutte, specie la Eboli-Reggio, e le Sicule che sono di una difficoltà grandissima ad eseguirsi!

L'onorevole Baccarini pare quasi che mi rimproveri se in condizioni simili ho invitato lo stesso ingegnere Biglia del Genio civile, che aveva fatto i progetti di massima di una parte delle strade, a continuare e compiere gli studi definitivi in modo ben determinato a tale da evitare per lo avvenire le varianti e nei tracciati e nei prezzi fatti per le strade. Mi pare che piuttosto mi dovrebbe lodare!

Altra cosa è fare dei contratti senza sostanza che alla prova dei fatti si sgominano tutti, ed altra cosa è cercar di fare dei contratti che reggono e rimangono. Purtroppo, lo so anch'io, i progetti e i contratti avvenire saranno anch'essi imperfetti e ci saranno delle liti; ma, ripeto, è obbligo e dovere del Governo e anche direi, dovere di ogni galantuomo di cercare con ogni mezzo e studio che il danno dello Stato sia il minore possibile (*Bene!*).

Queste sono le dichiarazioni che io faccio; e creda la Camera che nulla dal Governo si trascura, affinchè l'interesse dello Stato sia altamente salvaguardato (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni a destra e al centro.*).

Baccarini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Accenni e si limiti al fatto personale.

Baccarini. Dirò brevissime parole, poichè non voglio ritornare sull'argomento. Ci ritorneremo, se sarà necessario, e largamente, e chi sa quante

volte, se non si farà una legge per modificare quelle del 1879 e del 1882. In quanto poi agli applausi obbligatori... (*Rumori a destra.*).

Presidente. Onorevole Baccarini, non preferisca parole che destano la suscettibilità dei suoi colleghi.

Baccarini. Onorevole presidente, offendo forse qualcuno?

Presidente. Ma le sue parole sono poco rispettose per i colleghi!

Baccarini. Io non credo di offendere alcuno se dico: applausi obbligatori. Se qualche mio amico batte le mani a me...

Presidente. Le batte spontaneamente. Venga al suo fatto personale, onorevole Baccarini.

Baccarini. Il mio fatto personale è molto semplice, giacchè io lascio da parte tutto quello che l'onorevole ministro ha detto circa l'obbligo del Governo di tutelare gli interessi del paese ecc. Questo è obbligo non di uno, ma di tutti quelli che sedettero e che seggono sui banchi del Ministero, e credo che da tutti sia stato e sia per essere adempiuto.

Possono esservi errori nell'applicazione, ma non nelle intenzioni. E quindi, se l'onorevole ministro ha creduto di trovare, come ha detto, alcun che di velenoso in qualche mia espressione, si disinganni, perchè io dico francamente quello che sento, ma non annetto mai alle mie parole nulla di insidioso.

Quanto all'infallibilità dell'onorevole Genala per far sì che i progetti tecnici corrispondano alla realtà, io non posso dire altro che gliela invidio; poichè non mi son mai sentito nessun potere per mutare i progetti tecnici. Io, modestissimo tecnico, finchè sono stato ministro, non ho mai esaminato un solo progetto dal lato tecnico, per la ragione semplice che un ministro non deve fare l'ingegnere. Il ministro ha i corpi consulenti costituiti dalla legge in autorità tecniche, e che debbono dire se i progetti sono buoni o cattivi. Non ci mancherebbe altro che il ministro dovesse dire al Consiglio dei lavori pubblici che un ponte deve avere tre piuttosto che quattro metri di profondità! A questo modo egli si sostituirebbe alle persone tecniche, ed allora ne vedremmo delle belle! (*Interruzioni e mormorio a destra.*).

Presidente. Ma, onorevole Baccarini, venga al suo fatto personale; Ella ormai ha ecceduto ogni limite.

Baccarini. Mi permetta la Camera, e me lo permettano anche coloro a cui dispiace, che io faccia brevissime osservazioni intorno a questo modo di eseguire la legge del 1882.

Con la legge del 1879 si era stabilito di spendere sessanta milioni ogni anno per le costruzioni ferroviarie. Io non credo che in quest'Aula ci fosse, allora, qualcuno il quale credesse che la somma stabilita nella legge del 1879 sarebbe stata corrispondente in fatto alla spesa effettiva. In ogni modo, io non l'ho mai pensato, perchè coloro i quali da più Legislature seggono in quest'Aula, ricordano come dal banco del Governo io abbia dichiarato dieci volte che la spesa prevista in un miliardo e mezzo poteva giungere a un miliardo ed ottocento milioni ed anche a due miliardi, e sarebbe ancora la legge meno dispendiosa che si sia votata nel regno d'Italia per lavori pubblici.

Per conseguenza, nessuno ha mai ignorato che la spesa effettiva delle costruzioni ferroviarie avrebbe dovuto superare, e di molto, quella preventivata dalla legge del 1879.

Anzi, se vi è cosa di cui debbo far meraviglia, si è che l'eccesso di spesa sia molto mite rispetto a quello che poteva temersi. Imperocchè dall'ultima relazione del 1884 risulterebbe che, sopra 600 milioni forse di lavori eseguiti od impegnati, la maggiore spesa è di 61 milioni; saremmo dunque appena a un dieci per cento. E io chiamerei fortunato il mio paese, se tutta la legge del 1879 non importasse che il 10 o il 15 per cento d'aumento di spesa.

Ma non è qui il guaio; e se ci pensa bene anche l'onorevole ministro, sarà d'accordo con me. Il guaio sta (e mi ascolti specialmente l'onorevole ministro delle finanze) nel credere di eseguire effettivamente i 60 milioni di lavori.

Quando si hanno 60 milioni per eseguire dei lavori stabiliti da una legge complessiva e continuativa, non si può fare come fa l'onorevole ministro attualmente, od almeno come minaccia di fare: prendere, cioè, linea per linea, tronco per tronco, ed esaminare la differenza di spesa anno per anno. Imperocchè, con questo sistema, finirà col trovarsi in un tale viluppo, che l'onorevole ministro delle finanze non potrà fare a meno di contrarre grossi debiti.

La legge è complessiva: i 60 milioni, oggi divenuti 90, devono servire a pagare effettivamente i lavori. E pagare effettivamente, vuol dire che, con 60 milioni, si pagheranno soltanto 56 o 57 milioni di lavori, il cui prezzo era stato previsto insufficientemente.

Verrà quindi la conseguenza che, dopo i dodici anni, bisognerà continuare a lavorare, od almeno a pagare per due o tre anni ancora. Ma se l'amministrazione non pensa seriamente a rag-

gruppare i *deficit* annuali, riportandoli alla fine del periodo dei dieci o dodici anni, è impossibile che si possa eseguire la legge del 1882 o quella del 1879.

In caso diverso, tutti gli anni bisognerebbe presentare una legge suppletoria per domandare i sette o otto milioni corrispondenti all'aumento annuale della spesa. (*Commenti*). Non so se mi sono spiegato bene.

Se non si portano tutte in ultimo le deficienze, tra il preventivo e la spesa effettiva, e se si pretende di pagare anno per anno la differenza, si verrà ad avere tutti gli anni una maggiore spesa di 10 o 12 milioni. Per conseguenza non saranno più 90, ma dovranno essere 100 milioni. E io non credo che questo sia un buon metodo, amministrativamente e finanziariamente parlando.

Presidente. Onorevole Baccarini, queste considerazioni le esporrà in altra circostanza. Mi pare che il suo fatto personale sia completamente esaurito.

Baccarini. Ha ragione, finisco.

La legge, dicevo, è complessiva, e non può considerarsi altrimenti che complessiva.

Io poi vorrei pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dire, se non oggi, in altra circostanza, quale sia il suo pensiero intorno ai mezzi per eseguire i sessanta milioni di lavori, imperocchè adesso...

Presidente. Ma, onorevole Baccarini, tutto questo non trova la sua sede opportuna nella discussione odierna. Ella non ha diritto che di parlare per fatto personale. Se intende rivolgere una interrogazione al Governo, la presenti alla Presidenza, e sarà scritta nell'ordine del giorno.

Baccarini. Se mi dà tre minuti, ho finito.

Presidente. Ella comprende che non si può ora aprire una discussione intorno a tali argomenti.

Baccarini. Ho finito con tre parole.

La legge del 1879 ha stabilito che si spendano sessanta milioni ogni anno, e non più. La legge del 1882 aveva provveduto ad una anticipazione di fondi. E così, mediante le anticipazioni di alcune provincie, e mediante i concorsi delle provincie medesime, si venivano ad eseguire circa novanta milioni di lavori, tale e quale come si vorrebbero eseguire adesso, ma come non si eseguiranno, coi mezzi delle convenzioni ferroviarie. Poichè l'onorevole ministro deve considerare, che sono spariti dieci milioni dei concorsi provinciali; e quindi, i milioni disponibili, da novanta restano ottanta. Deve considerare anche che secondo il suo metodo od almeno secondo quello che sembra essere il suo metodo, non può avere

nemmeno i mezzi per fare settanta milioni di lavori.

Presidente. Onorevole Baccarini, io non posso assolutamente permettere ch' Ella continui nello svolgimento di queste sue idee. Me ne duole, ma io non posso eludere il diritto che spetta ad altri di parlare.

Si riservi ad altra circostanza.

Baccarini. Ho finito.

Presidente. È da un pezzo che avrebbe dovuto finire! Ella è troppo serio per non comprendere che il regolamento mi vieta di lasciarla continuare.

Baccarini. Ma, onorevole presidente, quando si parla dell'esecuzione di una legge attribuendo a me idee che non ho e che non ho mai avute, io credo...

Presidente. L'onorevole ministro non ha mai fatto allusione a Lei. Ella tratta la questione di principii; e non è questa l'occasione in cui le sia permesso di svolgerla ampiamente.

Baccarini. Due sole parole, ed ho finito. (*Interruzione d'un deputato al centro destro*).

Abbia pazienza; e se non le piace questa discussione, esca fuori. Non è mica il presidente Lei! (*Rumori a destra*).

Presidente. Onorevole Baccarini, si rivolga al presidente.

Baccarini. Rispondeva a chi m'interrompeva abbastanza sgarbatamente.

Una legge prescriveva che il Governo avrebbe dovuto stabilire i fondi di una direttissima Roma-Napoli. Ce n'era un'altra la quale stabiliva che si dovessero trovare i fondi per la linea Genova-Asti-Acqui.

Orbene, questi fondi si tolgono da quelli che erano stanziati per la costruzione delle ferrovie dalla legge del 1879. Sono 100 milioni; vale a dire per i primi anni una trentina di milioni. Io domando che cosa resterà di disponibile, con questo sistema, per eseguire le linee decretate dalla legge del 1879.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Onorevole presidente, permetta che io cominci col fare una dichiarazione.

Io mi trovo imbarazzato nel rispondere all'onorevole ministro dei lavori pubblici; imperocché mi chiedo: che cosa rimane della discussione intorno alla linea Eboli-Reggio? Un duello fra il ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Baccarini; duello che, me lo permettano, avrebbero potuto fare in altro momento. (*ilarità*).

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non sono io che l'ho provocato.

Nicotera. È proprio Lei, che ha gittato il guanto di sfida, poichè Ella ha detto che la costruzione della linea dei Giovi era stata appaltata per 21 milioni, mentre ne costerà 65. E siccome tutti sanno che questo appalto è avvenuto nel tempo che era ministro l'onorevole Baccarini, è naturale che egli si sia risentito. Io, lo dico sinceramente, deploro questo sistema, per effetto del quale, mentre dobbiamo discutere di una cosa, per incidente, poi, si fa un'altra discussione che mette tutti noi in imbarazzo.

Detto questo, vediamo di ritornare alla questione, e di uscire dal laberinto in cui ci ha cacciati il duello fra l'onorevole ministro e l'onorevole Baccarini.

Presidente. Debbo deplorare anch'io che la sua interrogazione sia stata interrotta da una discussione che doveva esser fatta in altro tempo.

Nicotera. Non è per l'interruzione, onorevole presidente; è per l'interesse stesso della cosa. Questa infelice linea Eboli-Reggio aspetta da sette anni; e ora per una ragione, ora per un'altra, non si trova modo di vederla progredire. Non so di chi sia la colpa; ma il fatto è che da sette anni si va avanti più che lentamente.

Quanto alla mia interrogazione, io non so se mi debba dichiarare soddisfatto, perchè dovrei interrogare gli altri miei colleghi che insieme con me l'hanno sottoscritta. Quindi mi permetta la Camera di dire la mia impressione.

Io, più che al passato; penso all'avvenire. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto qualche cosa che deve impensierire tutti. Egli, al fine di spiegare le ragioni dei ritardi nell'esecuzione dei lavori, e la spesa maggiore che è necessaria, ha detto che i progetti del Genio civile sono sbagliati; sono, anzi, talmente sbagliati, che quando egli ne affida la revisione agli ingegneri delle Società, questi mutano quasi completamente i progetti medesimi.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Alcuni!

Nicotera. Alcuni! Ma Ella ha parlato di ponti, di gallerie ecc. ecc., e di non so quante altre cose di questa natura.

Sono sette anni, o signori, l'ho già detto, che si studia per pochi tronchi (poichè tutta la linea non è nemmeno studiata), e dopo sette anni noi abbiamo avuto il conforto di sapere che gli studi sono sbagliati e che bisogna tornare daccapo!

Ma, onorevole ministro dei lavori pubblici, io che non sono punto tecnico, molte volte mi devo convincere che i tecnici diventano poeti. Ed io, senza esser tecnico, convinto di quello che Ella ha detto, a quest'ora avrei trovato il rimedio. Sa che

cosa avrei fatto? Avrei sciolto il corpo del Genio civile.

Crispi. Bisogna abolirlo.

Nicotera. Intanto l'avrei sciolto; e poi avrei studiata l'abolizione.

Crispi. In Inghilterra non c'è.

Nicotera. Ma noi, onorevole amico Crispi, non siamo in Inghilterra; abbiamo un altro sistema...

Crispi. In Inghilterra si fa meglio, e si spende meno.

Nicotera. Lo capisco!

Ma, volendo evitare tutte le questioni, non mi occupo in questo momento della questione dei tracciati. Poichè, se volessi entrare in quella questione, dovrei parlare di un parere recente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha contraddetto un altro suo parere sulla stessa questione (*Commenti*). Sicuro; la stessa identica questione è giudicata due volte, con due criteri diversi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Dunque, senza parlare dei tracciati, io dico: troviamo modo di uscire da questa condizione di cose che mi pare gravissima.

Ma come vuole l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io creda che i lavori della Eboli-Reggio, della Cerda-Messina, della Salerno-San-severino, della Cosenza-Nocera, della Catanzaro-Stretto Veraldi, ecc. saranno eseguiti, se noi ci aggiriamo in una cerchia di progetti, di stati estimativi, e se non possiamo esser sicuri di nulla?

E badi l'onorevole ministro che, come se questo non bastasse, si affaccia alla mia mente un altro dubbio, che appunto mi ha indotto a domandarle se affiderà la costruzione di tutta la linea Eboli-Reggio alla Società Mediterranea.

L'onorevole ministro ha dovuto essere certamente male informato, quando ha detto che la Società Mediterranea aveva già da un pezzo cominciati gli studi. Sa, onorevole ministro, quando la Società ha mandato a verificare gli studi? Ai primi di febbraio! Dall'agosto al febbraio la Società non ha fatto nulla.

Anzi, onorevole ministro, se fece qualche cosa, fu il far nascere la sfiducia in molti paesi delle provincie meridionali, perchè qualche ingegnere (Ella deve già saperlo, perchè le è stato detto) ha ripetuto più volte: che la Società non ha interesse a costruire subito questa linea; poichè dovendo esercitare l'altra, trova la concorrenza nella linea nuova, e quindi una certa perdita. Ed è per questo, onorevole ministro, che io le ho chiesto quali condizioni intenda Ella di imporre alla Società Mediterranea, se questa Società assumerà i lavori di tutta la linea.

L'onorevole ministro poi, come giustificazione del ritardo, ha detto che si è dovuto, per far fronte alle spese maggiori, malamente calcolate, di alcune linee, ritardare i lavori di altre. Vedete un po', signori, quale condizione disgraziata è la nostra! Noi dobbiamo pagare la pena degli errori degli altri, dobbiamo vedere ritardati i lavori, perchè si è sbagliato.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non per l'Eboli-Reggio.

Nicotera. Non per l'Eboli-Reggio? Ebbene, onorevole ministro, vuole che dica (mi spiace di entrare in certi particolari) perchè sono stati sospesi i lavori? Ho qui sott'occhio (se lo desidera gliela comunico) una lettera autorevolissima, nella quale mi si afferma che i lavori sono stati sospesi e ritardati in molti punti, perchè non si sono fatti i pagamenti; perchè al Ministero dei lavori pubblici mancano i denari. (*Movimenti di sorpresa*). Se volesse, io potrei citarle nomi e cognomi di appaltatori che vengono a Roma, vanno al Ministero, protestano, minacciano gli atti, minacciano citazioni, perchè mancano i fondi per pagarli.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sono quelli che dovrebbero anticipare.

Nicotera. Ma no, onorevole ministro. Diciamo chiare le cose. Non è colpa sua, è colpa della situazione. Io non voglio farne colpa a Lei direttamente; ma, creda pure, che è così.

L'onorevole ministro ha poi addotto un'altra ragione. Egli ci ha detto: badate; bisogna andar piano coi lavori, perchè diversamente voi toglieste le braccia all'industria del paese. Ebbene, onorevole ministro, vuol sapere dove vanno i lavoratori della provincia di Cosenza, di Catanzaro e di Potenza? Vanno in Grecia.

Una voce. E in America.

Nicotera. In Grecia per cercare lavoro nelle costruzioni ferroviarie. Ella vede che anche questa ragione non ha fondamento.

L'onorevole ministro ha, in certo modo, attribuito il ritardo nella costruzione delle linee Eboli-Reggio, interna ed esterna, al fatto che sono stati sbagliati gli studi. Anzi, ha detto di più: prima che incominciasse il lavoro, si sono dovute fare alcune variazioni.

Ma, onorevole ministro, non ostante le variazioni; non ostante la necessità di dovere ancora, una seconda volta, variare, Ella non ha bisogno che io Le dimostri che se si fossero attivati un po' più e un po' meglio i lavori, uno o due di quei tronchi sarebbero già finiti.

E in quanto alla linea esterna, onorevole ministro, la controversia di Monteleone, chiamiamola

così, non c'entra nè punto nè poco. Io deploro quella controversia. E badi bene che non la deploro da ora. I miei amici di quel circondario sanno che l'ho deplorata prima. Del resto, quella controversia, se deve essere risolta giustamente, non può essere, onorevole ministro, risolta nel modo col quale l'ha risolta il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Se gli ingegneri che Ella ha mandati sul posto si fossero compiaciuti di eseguire quei certi studi a mezza costa, non ci troveremmo di fronte al pericolo di veder costruita una ferrovia nelle identiche condizioni della ferrovia dell'Jonio; e di veder lasciati fuori della linea ferroviaria moltissimi ed importantissimi centri.

Ma tale questione la faremo a suo tempo. Però, onorevole ministro, mi permetto di dirle che Ella è malamente informato. Da Reggio a Rosarno non c'è questione; Monteleone non c'entra per niente. La questione comincia da Rosarno a Santa Eufemia; anzi da Rosarno all'Angitola; ma da Reggio a Rosarno, nessuna questione; e così pure dal Savuto a Castrocucco, Ella poteva benissimo far eseguire tutti gli studi. Se la linea dal Savuto a Rosarno deve andare per l'interno, e passare da Monteleone, o sopra, o dietro, o sotto Monteleone, od al mare, sopra o sotto il Pizzo, tutto questo non ha niente a che fare con il rimanente. Gli altri tronchi da Reggio a Rosarno, da Castrocucco al Savuto potevano essere studiati, e non lo furono.

Genala, ministro dei lavori pubblici. In massima, sono studiati.

Nicotera. L'onorevole ministro mi dice che furono studiati in massima. Ma il fatto è che con tutti questi studi di massima non può far niente. Pur non essendo uomo tecnico, lo ripeto per la terza volta, oramai, per un po' d'esperienza nell'amministrazione, so che gli studi di massima non bastano. Per eseguire un'opera pubblica ci vuole lo studio definitivo di dettaglio.

Ora questi studi non ci sono; ed io temo molto che neppure quando siano affidati alla Società, saranno fatti bene e presto.

Ad ogni modo, per conto mio, salvo a interpellare gli altri colleghi che hanno sottoscritto l'interrogazione, per sapere che cosa vogliano fare, più che non soddisfatto del ministro, dovrei dichiararmi non soddisfatto degli ingegneri.

Quanto all'onorevole ministro, debbo dichiarare di non essere soddisfatto per una cosa sola; vale a dire che essendo egli convinto che gli ingegneri del Genio civile non rispondano, diciamo così, al bisogno, non trovi il modo di liberarsene.

E poichè parlo di ingegneri, dichiaro che parmi

singolare l'osservazione fatta dall'onorevole Baccharini; che, cioè, questi ingegneri, quando sono col Governo, sbagliano; quando vanno con le Società, diventano tante aquile, fanno benissimo. Questo dimostra che ci deve essere un difetto che chiamerò organico. Ebbene, onorevole ministro, provveda a questo difetto.

Ripeto intanto che non aggiungo altro, poichè dovrei consultare gli altri sottoscrittori della mia interrogazione per sapere che cosa intendano di fare. Però, se discuteremo il bilancio dei lavori pubblici, io dichiaro sin da ora che, libero da ogni legame di partito e di solidarietà con quelli che hanno sottoscritto con me questa interrogazione, riprodurrò la questione. Ciò per conto mio; dolente se la questione, promossa per mio conto solo, non trovasse consenzienti tutti quei miei colleghi che ora hanno sottoscritto. Io rispetto la volontà di tutti; rispetto l'apprezzamento che ognuno può fare; rispetto anche le esigenze del momento, i timori del momento e non dirò nulla. Ma per conto mio, soltanto dichiaro, fino da ora, che risolleverò la questione, se discuteremo il bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'onorevole Lovito ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

Lovito. Io non dubitavo della cortesia delle parole dell'onorevole ministro, nè della bontà dei suoi intendimenti; ma quanto a dichiararmi soddisfatto, in presenza di sette anni di aspettativa, in presenza di vari sistemi, che vagheggia il ministro intorno al metodo delle costruzioni, o a rimborso di spesa, o a prezzo fatto, o con le Meridionali o con altri appaltatori, è naturale che io debba riservare ogni dichiarazione al momento in cui il ministro avrà preso un partito. Confido nelle buone intenzioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma io mi riservo di riparlare di questo argomento in altra occasione. Però mi permetto di dire una parola a proposito del dubbio avanzato dall'onorevole ministro sulla mia affermazione quando ho detto che tra tutte le linee della tabella A, legge del 1879, i lavori della Eboli-Reggio sono i più ritardati. L'onorevole ministro ha detto: ma il paragone non regge, poichè la Eboli-Reggio, che pare una linea sola, che va sotto il nome solo di Eboli-Reggio, comprende 500 chilometri, le altre sono linee più brevi.

Io rammenterò all'onorevole ministro, che è vero, che la Eboli-Reggio è di 500 chilometri, ma è anche vero che il progetto di legge 1879 aveva per compito principale quello di costruire

le ferrovie dove mancavano, come è anche vero che bisognava portare maggior rispetto a quel principio, così spesso invocato, e non sempre a proposito, ad occasione d'una recente legge d'imposta: Tutti i cittadini sono uguali innanzi alla legge. Siano tutti uguali i cittadini, ma così innanzi alla legge d'imposta, come a quelle de' benefizi e delle ferrovie.

Colmo poi una lacuna della mia interrogazione ricordando al ministro che la ferrovia di cui mi sono più specialmente occupato è quella a cui metterò capo la ferrovia di Val d'Agri di 4ª categoria, per cui progetti e Commissioni si presentarono all'onorevole ministro negli scorsi giorni, che la ferrovia di cui mi sono occupato è quella che prolungata da Lagonegro a Castrovillari completerà il sistema della linea interna, o militare, o per la difesa dello Stato, di cui tanto si parlò nella memorabile discussione della legge del 1879.

Se potrò essere o no soddisfatto, mi riservo a dichiararlo quando il ministro avrà preso una risoluzione, ed i lavori saranno spinti con maggiore alacrità ed estensione sulla linea di cui ho avuto l'onore d'intrattenere la Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Mi associo completamente alle risposte date dall'onorevole Nicotera, relativamente alla sua interrogazione e specialmente a quella parte del suo discorso con cui ha dimostrato che vi erano contestazioni circa i tracciati verso Monteleone-Palmi-Castrocuoco e l'altro tronco di cui si è parlato, ma che nessun'altra contestazione è sorta nel rimanente della linea.

Quindi io chiedo all'onorevole ministro che, lasciando definire le questioni sorte per altri tronchi, al più presto possibile, si comincino i lavori presso Amantea, Paola, Diamante ecc. Facendo altrimenti, questa ferrovia non sarà mai costruita.

Vorrei poi, circa al tronco di cui ho parlato poco fa, Cosenza-Nocera, dichiarare all'onorevole ministro che prendo atto delle sue parole con le quali ha dichiarato che non sa nulla nè sapeva nulla del voto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso in questi ultimi giorni.

Ma io sono costretto a dire all'onorevole ministro che anch'io so da molto tempo che quando esiste una legge, non è possibile demolirla o radicalmente mutarla, senza venire innanzi al Parlamento con un altro disegno di legge.

Io non posso dissimulare che questo voto del Consiglio superiore mi impensierisce molto. Noi sappiamo tutti che il Consiglio superiore non procede mai di sua iniziativa; che esso risponde alle

iniziative del Ministero; che risponde alle interrogazioni, ai dubbi che il ministro solleva. Ed io non vorrei che il dubbio, circa al tracciato della ferrovia Cosenza-Nocera, fosse partito dal Ministero.

Negli scorsi giorni andai a parlare di questa ferrovia Cosenza-Nocera all'Ispettore generale Di Lenna, il quale francamente mi dichiarò che il ministro dei lavori pubblici si credeva nell'obbligo assoluto di eseguire la legge esistente, e che, se alcuno era andato a fare un viaggio lungo quella contrada ed aveva fatte proposte diverse, il Governo era assolutamente estraneo a questo fatto.

L'onorevole ministro mi ha parlato di una Commissione. Ma che Commissione? Commissione che avesse una veste legale per lavori e per fare proposte, non ha esistito mai. Ho sentito dire che un Ufficiale del nostro esercito senza verun incarico ufficiale andasse a fare una corsa lungo la valle del Savuto, e credendo di rendere un servizio al concetto militare della ferrovia, pubblicasse alcuni articoli coi quali raccomandava una ferrovia per congiungere più direttamente Cosenza con Catanzaro.

Gli studi che hanno il carattere della ufficialità, sui quali le popolazioni hanno il diritto di contare, e che sono provenienti dalla legge del 1879, sono gli studi di massima fatti eseguire dal Governo, gli studi di dettaglio fatti a spese della provincia di Cosenza dall'ingegnere Caminada, e che, venuti al Ministero dei lavori pubblici, furono approvati all'unanimità, ed alla grande maggioranza almeno del Consiglio superiore nel 1881.

È un fatto ufficiale e solenne l'iscrizione nel bilancio del 1882 di lire 500,000 per la ferrovia Cosenza Nocera.

Ora poi, quello stesso Consiglio superiore che ha approvati gli studi di massima e di dettaglio, vien fuori con un altro progetto che contrasterebbe con l'altro precedentemente approvato.

Onorevole ministro, questo voto del Consiglio superiore ha costernato molto le popolazioni che verrebbero così defraudate dei loro diritti acquisiti per la legge del 1879 in quanto alla Cosenza-Nocera.

Ed io, a questo proposito, mi sono oggi impressionato non poco anche per alcune parole dell'onorevole presidente del Consiglio il quale ha interrotto l'onorevole Baccarini mentre diceva che non vi sarà presidente del Consiglio capace di poter defraudare le popolazioni dei diritti da esse acquisiti con le leggi votate dal Parlamento.

Presidente. Ma, onorevole Miceli, non entriamo in questa discussione ora intempestiva.

Miceli. Ma ha relazione con la mia dimanda.

Presidente. Ma che dimanda! Ella non ha nemmeno diritto di parlare!

Miceli. Il presidente del Consiglio ha risposto: *Potrebbe darsi; Salus publica suprema lex est.* Ma, in questo modo, tutte le leggi che hanno creati dei diritti, possono rimanere scosse e non aver più nessun effetto. La sentenza latina può convenire al presidente del Consiglio dal suo punto di vista della strategia elettorale e in vista delle elezioni generali che si credono prossime, ma non conviene alla lealtà ed al decoro del Governo; ed in tutti i casi non può convenire agli interessi delle popolazioni che reclamano i diritti loro conferiti da una legge votata sette anni or sono dal Parlamento italiano. (Benissimo! a sinistra).

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

Depretis, presidente del Consiglio. Mi trovo obbligato a togliere di mezzo una interpretazione quale sarebbe quella data dall'onorevole Miceli ad alcune parole da me pronunziate interrompendo l'onorevole Baccarini. Non solo il Governo non ha intenzione di togliere alle popolazioni i diritti acquisiti in forza delle leggi e le legittime loro aspettative, ma nel fatto, le leggi che il Governo ha presentate e che ormai sono leggi dello Stato, dimostrano tutte che il Governo ha anzi intendimento fermissimo di affrettare la esecuzione di quelle opere pubbliche che le popolazioni aspettano e per le quali hanno acquisito un diritto.

Il mio pensiero interrompendo l'onorevole Baccarini è stato questo: che se una necessità superiore di Stato, per esempio una guerra che mettesse le finanze dello Stato in condizioni tali da dover ritardare l'esecuzione di alcune opere, se queste supreme necessità della patria sorgessero, la massima del *salus publica suprema lex est* potrebbe far ritardare il compimento, non mai togliere i diritti acquisiti.

Miceli. Prendo atto delle dichiarazioni ed interpretazioni dell'onorevole presidente del Consiglio.

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

Genata, ministro dei lavori pubblici. Rispondo all'onorevole Miceli e all'onorevole Nicotera.

L'onorevole Miceli suppone che il Ministero abbia proposto il quesito di sopprimere la strada da Cosenza a Nocera per sostituirlene un'altra; ma questo non è esatto. Una Commissione andò a visitare la strada che era stata progettata per incarico di alcuni comuni di Monteleone nelle valli del Mesima e dell'Angitola. Questa Commissione fece uno studio largo del quesito propositole,

e considerando il tronco anche nel nesso che poteva avere con la strada Cosenza-Nocera, espresse l'idea che si potrebbe modificare il tracciato di quella linea perchè mettesse capo, mi pare, a Gioia direttamente. Ora al Consiglio superiore dei lavori pubblici si è dovuto presentare il rapporto della Commissione, composta di uomini competentissimi che era stata sui luoghi a visitare la strada; e il Consiglio superiore vi ha trovato anche questa idea, e ne ha fatto menzione nel parere che ha emesso. Così almeno si dice da chi forse è andato a guardare le minute del Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè il voto di cui si parla non è ancora stato ufficialmente partecipato al Ministero. Il Ministero quindi non può averlo approvato: e meno ancora l'ha provocato.

All'onorevole Nicotera, senza entrare nelle varie parti da lui trattate, io rispondendo alla sua interrogazione che riguardava non soltanto la Eboli-Reggio ma tutte le linee del mezzogiorno e della Sicilia, dovevo naturalmente dire i fatti e le ragioni che hanno guidato il Governo.

Egli si è quasi sconsolato nel sentire che non vi è un programma chiaro per la Eboli-Reggio, e che pare che gli studi non siano fatti.

Ma ho già detto e ripeto che gli studi di massima sono fatti per tutta l'Eboli-Reggio tranne la piccola parte di Sant'Eufemia la quale ha connessione col tronco di Monteleone e il tronco che va da Lagonegro a Castrocuoco, per cui però un progetto ci sarebbe, ma un progetto di massima con regressi i quali richiederebbero uno speciale esercizio.

Perciò appunto ordinai alla Mediterranea che facesse degli studi precisi; ed è fino dal mese di dicembre che l'ingegnere Oliva andò a visitare il tronco Pisciotta-S. Mauro, ma non tutta la linea.

Egli ritornò presentandomi un piccolo schizzo con quelle modificazioni di cui ho già parlato e mi disse: noi siamo pronti ad eseguire la strada come il Governo crede; se dobbiamo eseguire questo progetto, lo faremo immediatamente; ma se dobbiamo esprimere il nostro avviso sul progetto, eccolo qui; se il Governo crede che valga la pena di fare degli studi, noi li faremo, abbreviando il percorso dei due tronchi un chilometro, scemando la spesa ed accelerando le costruzioni.

Allora dissi che mi pareva che valesse la pena di fare lo studio. L'ingegnere in febbraio ritornò sui luoghi ed ora lo studio di uno dei tronchi è fatto ed anche approvato.

Ecco come andarono le cose. Del resto c'è qualche tronco della Eboli-Reggio che è già aperto.

Nicotera. L'ho riconosciuto.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Precisamente. Altri sono in costruzione, e questi furono sollecitati; e si sono levate di mezzo molte delle difficoltà, che c'erano.

Per il resto si tratta di fare gli studi definitivi particolareggiati o di esecuzione — li chiamino come vogliono, sono tre termini che si possono dire equivalenti — insomma gli studi che occorrono per eseguire la strada. E per questo la Mediterranea ha istituito una divisione a Sapri, con la sua diramazione a Castrocuoco, un'altra divisione a Paola; ed una terza divisione fra alcuni giorni sarà istituita a Lagonegro dove già c'è una sezione, ed altre se ne istituiranno per il rimanente della linea. Gli studi da Reggio a Castrocuoco sono stati fatti dall'ingegnere del Governo, Cornaglia, e mi dicono anzi bene.

Ma è necessario riesaminarli un poco prima di prendere una deliberazione. Si capisce: sarebbe assai facile per me, come per qualunque ministro, dare tutto e tosto in appalto; ma le cose non andrebbero bene, ed allora si avrebbe ragione, e buona ragione, di gridare!

Nell'alternativa di fare subito gli appalti, ma andando incontro ad arresti nei lavori, a liti e a spese molto più ingenti di quelle tecnicamente necessarie, o di attendere invece ancora un poco di tempo per fare sempre più accuratamente gli studi, preferisco questo secondo sistema.

E non è vera l'affermazione che il Genio civile abbia ingegneri inabili a fare i progetti. C'è progetto e progetto, c'è ingegnere e ingegnere; e come nel Genio civile, così anche nelle Società possono esservi ingegneri di grande capacità ed altri di nessuna. Quindi io non presto cieca fede nè agli uni nè agli altri; non credo alla infallibilità di nessuno, perchè ci sono anche delle fame scroccate; ma giudico gli uomini dai fatti, giudico gli uomini da quel che essi fanno, non da quel che si dice. Faccio giudicare i progetti, non li giudico io. E abbiamo diverse strade ferrate progettate ed eseguite dagl'ingegneri del Genio civile con piena soddisfazione. Ma quando chi deve eseguire la strada dice: così come fu progettata la strada non conviene farla, non si può fare, credo che sia dovere del ministro dei lavori pubblici di fare ulteriori studi per vedere come la strada deve esser fatta.

Creda dunque l'onorevole Nicotera che la via che ho presa pare lunga, ma effettivamente è più breve dell'altra.

Consideri poi la Camera, che alla fine dei conti sono solo otto mesi che le convenzioni sono en-

trate in vigore; e otto mesi sono un breve periodo rispetto a tutta questa immensa opera che bisognò fare. La nuova divisione delle reti con la trasformazione dell'esercizio delle ferrovie è tal fatto che dopo l'unione amministrativa del regno e i trasporti della capitale, non c'è stato mai, credo, nell'amministrazione nostra una maggiore rivoluzione, permettetemi la parola.

La rivoluzione si è fatta quasi inavvertitamente per il pubblico, ma chi c'è dentro sa quanto lavoro essa è costata! Ed anche nel Ministero dei lavori pubblici ho dovuto riformare le direzioni, ho dovuto creare l'ispettorato, di cui fu detto tanto male, e che io credo che farà tanto bene! Ma non voglio entrare ora in questa materia. L'onorevole Nicotera, che ha fatto parte del Governo, sa bene quanto grandi sono le difficoltà, e le opposizioni che bisogna vincere; quanti sono i ritardi, prima che una macchina possa camminare sollecitamente.

Ma ora essa ha già incominciato a funzionare assai meglio. Fatti i regolamenti ora si stanno compilando i capitolati che non si potevano fare se prima non erano fatti i regolamenti.

Come si può sfuggire a queste necessità inevitabili? Io faccio quel poco che posso. Evidentemente altri di maggior merito, di maggior valore, avrebbe potuto creare con un soffio tutte le strade italiane, dissipare tutte le difficoltà che io aveva dovuto ereditare.

Non ne incolpo nessuno, ma le difficoltà sono innegabili, e date queste difficoltà, creda, onorevole Nicotera, che anche per l'Eboli-Reggio si è cercato di fare anche in passato e si è fatto tutto quello che era possibile.

Quanto all'avvenire posso assicurare che qualunque sia la forma dei contratti che si stipuleranno colla Società Mediterranea, i lavori saranno intrapresi su parecchi punti e proseguiti con vigore. E vedrà l'onorevole Nicotera che gli studi fatti bene permetteranno di costruire con la massima alacrità e sollecitudine, ed in modo da soddisfare a tutte le prescrizioni della legge, ai voti delle popolazioni e ai desideri non dubbi del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Anzitutto prego il ministro dei lavori pubblici di ritenere che non ho avuto punto in mente di attaccarlo. Anzi egli avrà compreso dalle mie prime parole che io volevo mantener la questione in un ambiente molto calmo. Poi mi permetta che gli osservi che sospendere la costruzione della Cosenza-Nicotera per costruire una li-

nea nuova è cosa che non comprendo, come si possa fare perchè, la linea dal Mesima al Gioja non essendo compresa nella legge, sarebbe necessaria perciò una legge nuova; ma a questi chiari di luna del Parlamento italiano, che io trovo ragionevolissimi, non so chi avrebbe il coraggio di presentare una nuova legge di costruzioni ferroviarie. (*Si ride*) L'onorevole Depretis ha potenza immensa...

Depretis, presidente del Consiglio. È molto diminuita. (*Parità*).

Nicotera ...ma, ripeto, per variare la Cosenza-Nocera occorrerebbe sempre una legge. Permetta poi l'onorevole ministro che io gli ricordi che la Salerno-Sanseverino avrebbe dovuto già essere costruita. In quanto poi allo stretto Veraldi-Catanzaro riconosco anch'io le difficoltà nelle quali si trova ora l'onorevole ministro: poichè, per decidere la costruzione di questo tronco bisogna aver prima deciso l'andamento della linea Santa Eufemia-Briatico. (*Interruzione del deputato Francica*).

Avreste dovuto aver la pazienza di non sollevare certi incidenti (questo lo dico al mio interuttore che non nomino perchè altrimenti domanda di parlare per fatto personale) ed a quest'ora probabilmente saremmo un pochino più avanti negli studi, i quali finora, riguardo a quella parte che ho indicato, non si sono fatti in modo soddisfacente.

Ho voluto accennare questo affinché il ministro lo tenga presente.

L'onorevole ministro sa che difficilmente io salgo le scale del Ministero dei lavori pubblici. Vi andai soltanto col Comitato dei deputati per parlargli di questo argomento sul quale oggi l'ho interrogato. Ad ogni modo ho saputo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha già deciso quella grave questione della ferrovia fatta sul mare. Badate che quello proprio è il punto dove sboccano tutti i torrenti che hanno distrutto una gran parte delle proprietà.

S'informi, onorevole Genala, un poco dal ministro delle finanze e dall'ufficio della fondiaria di quanto ha dovuto essere sgravata la proprietà fondiaria di quel tratto da Sant'Eufemia al Pizzo per effetto dei torrenti, e vedrà che cosa diverrebbe quella strada ferrata fatta proprio sul mare. Altro che la linea del Jonio in alcuni punti!

Indipendentemente da questo poi rimane la questione dell'interesse di molti centri abitati. Nominano Sambiasse, Nicastro, Maida, Filadelfia, ecc. che sarebbero tagliati assolutamente fuori. Eppure la strada ferrata si costruisce perchè riesca

utile alle popolazioni. Ma quella certa fissazione del Consiglio superiore per la ferrovia militare, perchè ora vengono fuori certe fissazioni, ha dovuto averla tanto per Monteleone quanto per Nicastro, ecc. poichè non potete aver due pesi e due misure. Per conto mio tutte queste fissazioni militari le capisco fino ad un certo punto, visto che noi in Italia abbiamo quasi tutte le ferrovie situate lungo il mare. E poi se fosse adottato il sistema delle ferrovie a mezza costa si provvederebbe anche un poco alla questione militare, si provvederebbe agli interessi di questi paesi che ho nominato, si soddisferebbe un poco anche Monteleone che amo moltissimo, perchè tra le altre cose Monteleone...

Francica. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Nicotera. Non ho detto Francica, ho detto Monteleone per non farla parlare, onorevole Francica. (*Si ride*).

Monteleone, fra le altre cose, io diceva, mi ha fatto l'onore di darmi i suoi suffragi. Ma il modo, da me proposto, risponde anche agli interessi di Monteleone; mentre l'altro, che si suppone preferito dal Consiglio superiore, sarebbe una rovina tanto per Monteleone, quanto per gli altri paesi.

Quindi prego l'onorevole ministro di ponderare molto questa questione del tracciato Santa Eufemia-Briatico, che è il solo punto controverso; quanto al resto farà quello che potrà fare; ma quando avrà deciso la questione del tracciato Sant'Eufemia-Briatico; avremo la ferrovia costruita fino a Briatico, ora per costruire questo tronco non occorre molto, ma bisogna ad ogni modo decidere la questione.

Quanto poi agli ingegneri, mi perdoni l'onorevole ministro, ma non ho sollevato io codesta questione, perchè egli stesso ha dichiarato che una delle difficoltà per la costruzione di queste strade ferrate consisteva appunto negli studi sbagliati.

Ora siccome gli studi non sono fatti nè da Lei, nè da me, ma dagli ingegneri, ho detto: procuri di provvedere a togliere questa difficoltà che io non giudico, perchè non mi credo competente di giudicare del merito degli ingegneri; ma l'onorevole ministro provveda, e ritenga che molta parte del malessere del paese (parlo di quei paesi che conosco un poco di più) dipende precisamente dal ritardo dei lavori; le ferrovie, per quei paesi, non sono una questione di lusso, ma una vera ed assoluta necessità. Quella parte infatti d'Italia, alla quale alludo, non realizza il terzo di quello che potrebbe realizzare dai prodotti della terra,

unicamente perchè manca di mezzi di comunicazione.

Del resto dico questo anche nell'interesse della finanza dello Stato. Ricordo che il compianto Sella pubblicò un lavoro importantissimo dal quale risultava che dopo che i paesi dell'Jonio ebbero le ferrovie, pagarono il doppio delle imposte che pagavano prima.

Ora divento un poco fiscale ancor io e dico: se non volete costruire queste ferrovie nell'interesse economico del paese, costruitele nell'interesse delle finanze, e ritenete che il paese ad ogni modo ve ne sarà grato.

Francica. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Ma onorevole Francica, Ella non si chiama Monteleone. (*Si ride*).

Francica. Ma una volta che si è messo avanti... (*Conversazioni, rumori*).

Presidente. Io non posso lasciar allargare la discussione. Presenti onorevole Francica un'altra interrogazione e allora avrà il diritto di parlare.

Francica. ... Non voglio fare una discussione perchè non mi sento tanto abile di presentare come quistione personale una quistione di interesse generale. Semplicemente tengo a dichiarare che concordo solamente in parte con ciò che ha detto l'onorevole Nicotera, ma molte cose da lui dette io respingo assolutamente. Si era detto che la questione dei tracciati rimaneva impregiudicata, ma una volta che essa torna in campo mi riservo di riprodurla presentando apposita interpellanza fra poco alla Camera.

Presidente. Sta bene, Ella fa le sue riserve.

Così sono esaurite queste interrogazioni.

Verrebbe ora l'interrogazione dell'onorevole Toaldi al ministro di agricoltura e commercio. Ma essendo l'onorevole ministro assente per causa di malattia, questa interrogazione viene rimandata ad altra seduta.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Serafini all'onorevole ministro delle finanze. Ne do lettura:

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro delle finanze intorno al non eseguito pagamento di assegni vitalizi ai militari di bassa forza che fecero parte degli eserciti nazionali negli anni 1848-49 ».

L'onorevole Serafini ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

Serafini. Cercherò, per quanto è possibile, di tenermi nei stretti limiti di una interrogazione. La mia interrogazione fu fatta due mesi or sono. Po-

trebbe ora forse esser fuor di proposito, quando si rifletta che, per lo stesso titolo a cui essa si riferisce, fu presentata alla Camera dall'onorevole Majocchi una proposta di legge, che già questa mane fu discussa nei diversi uffici. Per la qualcosa non mi resterebbe che raccomandare ai commissari che presto si riuniscano e presentino alla Camera la relazione su questa proposta di legge la quale potrebbe esser discussa a tamburo battente. Se non che, oramai, ho pratica abbastanza per riconoscere che, di quando in quando, queste benedette proposte di legge rimangono... (*Conversazioni animate — Alcuni deputati discorrono, ad alta voce, con i ministri*).

Presidente. Facciano silenzio!

Se discorrono lì, onorevoli colleghi, vicino al banco dei ministri, i ministri non sentono.

Onorevole Serafini, parli ad alta voce.

Serafini. Mi pare di parlar forte.

Presidente. Scenda più giù.

(*L'onorevole Serafini scende alcuni gradini*).

Serafini. Dicevo che, sebbene esista questa proposta di legge dell'onorevole Majocchi, che presto potrà convertirsi in legge, ciò nonostante, sapendo, per pratica, che, di frequente, disegni di legge rimangono nell'ordine del giorno, per anni interi, reputo conveniente di svolgere la mia interrogazione, per incitare l'onorevole ministro delle finanze a darmi una qualche risposta; che spero tale, da potermi pur dichiarare perfettamente soddisfatto.

La legge del 4 dicembre 1879 stabilisce alcuni sussidi, alcune pensioni a favore di ufficiali, di sott'ufficiali, di caporali e soldati, i quali, nel 1848-49, presero parte alle campagne per la indipendenza d'Italia; e, al paragrafo 7, stabilisce quali condizioni debbono verificarsi nei sott'ufficiali, caporali e soldati, acciocchè questi sussidi possano loro esser dati. Le condizioni che si debbono verificare e che debbono essere esaminate da apposita Commissione sono molto interessanti.

La prima cosa è di essere miserabile! ed inoltre di non aver ripreso servizio con i governi ristabiliti; e durante il decennio 1848-59 di aver subito o prigionia od esiglio per ragioni politiche. Si vede che si tratta di condizioni bastantemente interessanti.

Ebbene s'immaginerà che questo sussidio debba essere d'una certa importanza. Esso si riduce a 18 lire al mese; si tratta cioè di 240 lire all'anno. Ora, le cose hanno proceduto bene fino all'aprile ultimo scorso, sino ad un anno fa. Di mano in mano che la Commissione liquidava queste pensioni, esse venivano puntualmente pagate.

Ma da quell'epoca in poi il Ministero delle finanze soppresse i pagamenti per le successive liquidazioni.

Ciò diede luogo a reclami a destra ed a sinistra per parte di coloro che avevano diritto a queste pensioni.

Il numero dei sotto-ufficiali, caporali e soldati, in tal modo trattati, sino a questi ultimi giorni, ascende a 127, e se a questi si aggiungono gli ufficiali e le vedove, in tutto si va a 200 individui.

Per qual ragione il ministro delle finanze non paga queste pensioni? Veramente la risposta è facile a comprendersi: il ministro dice, voi mi avete assegnato un fondo di 750,000 lire, il fondo è esaurito, e la legge di contabilità m'impedisce di poter pagare oltre l'assegno fatto per quel tal capitolo, e quindi, legalmente, non vi sarebbe nulla a dire.

Ma io dirò all'onorevole ministro che, in certi casi è vero il vecchio adagio: *Summum jus, summa injuria*; e precisamente è vero in questo caso; si tratta di 200 miserabili, i quali, benchè non siano perfettamente dalla parte legale, ritengono di essere male trattati, ingiustamente trattati.

Quindi, se, in certe circostanze, il Governo ha un modo pratico per risolvere alcune questioni, anche in opposizione alla legge di contabilità, lo applichi ora in questo caso; perchè, infine, vi aveva un poco parte l'ordine pubblico e, quindi, anche il ministro dell'interno.

Non continuerò più a lungo il discorso, perchè ho detto di voler stare nei limiti di una interrogazione, e perchè sono persuaso che l'onorevole ministro delle finanze mi darà una buona risposta, tale, che possa contentare questi 200 individui, che, a braccia aperte, aspettano questi meschini sussidi.

Domando all'onorevole ministro se è dello stesso parere mio, che debba cioè cessare questo deplorabile stato di cose, e se non sia conveniente trovare un ripiego, anche prima che la proposta di legge Majocchi sia approvata, per contentare questi nostri benemeriti cittadini, per i quali mi sento un dovere di gratitudine di prendere tutto l'impegno possibile, poichè è solo per loro che ho potuto salire al grado di generale ed a questo scanno di deputato.

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

Magliani, ministro delle finanze. Nella breve risposta che darò all'onorevole Serafini, è naturale che io faccia astrazione completamente dalla proposta di legge svolta ieri dall'onorevole deputato Majocchi; non si può nulla prevedere intorno alle

deliberazioni del Parlamento su quella proposta di legge; quindi risponderò sulla base della legge e dei fatti attuali che vennero rammentati benissimo dall'onorevole Serafini.

V'è un assegno il quale, da 200 mila lire, stabilito dalla legge del 1876, è arrivato poi, per aumenti stabiliti da leggi successive sino al 1884, a lire 750 mila. Eppure quest'assegno è risultato insufficiente, imperocchè la Commissione nominata dai Ministeri della guerra e delle finanze ha liquidato pensioni ed assegni al di là del fondo stanziato, vale a dire ha anticipato liquidazioni di pensioni a coloro che avrebbero diritto, per aspettativa legittima di questa legge, di averle sul fondo di ricadenza che si forma via via per la estinzione delle pensioni concesse.

È naturale che di fronte alla legge di contabilità e per l'esecuzione medesima delle leggi che hanno stabilito questo fondo, fino a quando la somma delle ricadenze non sia sufficiente pel pagamento delle pensioni liquidate, queste non si possono pagare; e l'amministrazione della finanza le fa iscrivere mercè decreto reale, secondo e a misura che il fondo offre la capienza.

Da questo che è il procedimento naturale e necessario, per le leggi ora vigenti, deriva naturalmente una conseguenza deplorabile a carico degli assegnatari delle pensioni e dei sussidi vitalizi i quali debbono attendere forse troppo lungo tempo per entrare nel godimento delle pensioni o dei sussidi loro assegnati. Ad evitare quest'inconveniente che giustamente deplora l'onorevole Serafini, si sarebbe inteso di adottare un provvedimento, d'accordo fra il ministro della guerra e quello delle finanze, cioè un decreto reale col quale si autorizzi l'iscrizione della metà di queste pensioni e di questi assegni, a cui può bastare il fondo delle ricadenze, salvo poi a reintegrare l'altra metà e gli arretrati a misura che il fondo, ingrossando via via per l'estinzione delle pensioni concesse, ne offra la possibilità.

In questo modo gli assegnatari non aspetteranno troppo lungo tempo colle mani vuote; cominceranno poi a riscuotere l'intero loro assegno con gli arretrati appena il fondo anzidetto si vada via via ingrossando per l'estinzione delle pensioni concesse.

Questo è il modo che tanto al ministro della guerra, quanto a quello della finanza, sembra conveniente, legale, e possibile di adottare allo stato attuale delle cose. Questo modo potrà cambiare per nuove largizioni che il Parlamento potrà concedere per aumento del fondo, già troppo aumentato colle leggi che ho rammentate. E ciò dipen-

derà dalle risoluzioni che il Parlamento prenderà sulla proposta d'iniziativa parlamentare dell'onorevole Majocchi.

Spero che l'onorevole Serafini vorrà dichiararsi soddisfatto di questa mia breve risposta.

Presidente. L'onorevole Serafini ha facoltà di dichiarare, se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro delle finanze.

Serafini. Veramente non posso dire proprio di essere soddisfatto, perchè, infine, a quei tali, che hanno diritto a questa pensione di diciassette lire al mese, darcene solo otto e mezzo, e non gli arretrati, non è la cosa la più lusinghiera che loro si possa offrire. Ma, ad ogni modo, siccome ho fiducia che presto sarà approvata la proposta dell'onorevole mio amico personale Majocchi, per il momento mi accontento. Semplicemente vorrei che questo benedetto decreto reale fosse promulgato al più tardi per il 1° di aprile, e così sarebbe il pesce di aprile (*Ilarità*) che il Governo invierebbe a questi benemeriti veterani.

Quindi ringrazio l'onorevole ministro delle finanze delle cortesi risposte che mi ha date, quantunque avrei varie obiezioni a fare sul modo con cui egli interpretò gli articoli della legge sulla liquidazione delle pensioni, obiezioni che non faccio, poichè mi propongo di mandare avanti a tamburo battente la proposta di legge Majocchi.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Serafini.

Ora viene l'interpellanza dell'onorevole Costantini.

È presente l'onorevole Costantini?

Costantini. Sissignore.

Presidente. Ha facoltà di svolgerla.

Costantini. Osservo che siamo alle sei e mezza.

Presidente. Ella chiede che sia rimandata a domani la sua interpellanza?

Costantini. Sissignore.

Presidente. Sta bene, la rimanderemo a domani.

Risultamento della votazione a scrutinio segreto su un disegno di legge fatta durante la seduta.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione.

Invito i segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari Mariotti e Quartieri numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Diminuzione del prezzo del sale e relativi provvedimenti finanziari.

Presenti e votanti 245

Maggioranza 123

Favorevoli 196

Contrari 49

(La Camera approva).

Annunzio di una domanda di interrogazione.

Presidente. Comunico alla Camera la seguente domanda di interrogazione:

« Il sottoscritto desidera di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sul disastro avvenuto ieri ai Prati di Castello in una fabbrica di nuova costruzione.

« Giovagnoli ».

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Dirò domani se e quando intendo rispondere.

Presidente. Onorevole Giovagnoli, ha inteso?

Giovagnoli. Sì, signore.

Presidente. Sta bene.

La seduta termina alle 6.25.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Svolgimento d'interrogazioni ed interpellanze:

Al ministro di agricoltura, industria e commercio: Interrogazione del deputato Toaldi.

Al ministro della pubblica istruzione: Interpellanza del deputato Costantini.

Al ministro di grazia e giustizia: Interpellanza dei deputati Aventi, Fortis e Ferrari Luigi.

Al ministro dei lavori pubblici: Interrogazione del deputato Picardi.

Al ministro della pubblica istruzione: Interpellanza del deputato Della Rocca — Interrogazione del deputato Comin.

Al ministro delle finanze: Interrogazione del deputato Corrado.

Al ministro dell'interno: Interrogazione del deputato Velini — Interrogazione dei deputati Gaetani Di Laurenzana, Broccoli e De Renzis.

Al ministro della guerra: Interrogazione del deputato Miniscalchi — Interrogazione del deputato Boneschi.

Al ministro dei lavori pubblici: Interrogazione del deputato Dotto de' Dauli.

Al ministro dell'interno: Interrogazione del deputato Di San Donato — Interrogazione del deputato Capo — Interrogazione del deputato Cocco-Ortu.

Al ministro dei lavori pubblici: Interrogazione del deputato Bonajuto — Interrogazione del deputato Cucchi Luigi.

Al ministro della pubblica istruzione: Interrogazione del deputato Broccoli.

Al ministro dell'interno: Interrogazione dei deputati Lucca e Fabrizi.

Al ministro dei lavori pubblici: Interrogazione del deputato Sciarra — Interrogazione dei deputati Zanolini e Marescalchi.

Al ministro dell'Interno: Interrogazione del deputato Fazio Enrico.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1886. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

