

XI.

TORNATA DI VENERDÌ 25 GIUGNO 1886

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il presidente comunica una dichiarazione del deputato Pantano che, eletto nei collegi di Ravenna e di Perugia, dichiara di optare per quest'ultimo; ed una del deputato Cavallotti che, eletto nei collegi di Milano 1° e Pavia 1°, dichiara di optare per Milano — Dichiara quindi vacante un seggio nel collegio di Ravenna ed uno in quello di Pavia 1°. = Giuramento del deputato Sani. = Il deputato Frola prega il ministro di agricoltura e commercio di ripresentare il disegno di legge sui Consorzi d'acqua per usi industriali — Il ministro di agricoltura e commercio dichiara che lo ripresenterà domani o al più tardi lunedì. = Il deputato Torrigiani presenta la relazione sul disegno di legge per rettifica dei confini territoriali tra i comuni di Bagnara di Romagna e Mordano. = Il deputato Delvecchio chiede di poter svolgere domani la sua proposta di legge per una pensione alle vedove ed agli orfani dei Mille — Il presidente dichiara che iscriverà nell'ordine del giorno di domani lo svolgimento di quella proposta di legge. = Discussione della convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia conchiusa in Roma il 30 aprile 1886 — Parlano i deputati Tegas, Di Camporeale ed il ministro degli affari esteri — Approvati il disegno di legge. = Giuramento del deputato Gabelli Federico. = votazione per la nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale e sulla convenzione di navigazione con la Francia. = Il ministro della guerra presenta un disegno di legge per rettifiche alla legge 12 aprile 1886 sugli assegni per l'esercito. = Il deputato Pozzolini presenta la relazione sul disegno di legge pel trattato di commercio fra l'Italia e lo Zanzibar. = Il deputato Di San Donato interroga il ministro dei lavori pubblici sulla direttissima Roma-Napoli — Risposte del presidente del Consiglio e del ministro dei lavori pubblici. = Il deputato Romeo presenta la relazione sul bilancio del Ministero di grazia e giustizia. = Il deputato Rosano interpella il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio: 1° sul progetto, che dicesi approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, di un nuovo tronco ferroviario diretto da Capua a Casalmovato; 2° sugli intendimenti del Governo circa l'utilizzare o no per la direttissima Roma-Napoli il tronco già esistente Napoli-Aversa; 3° sul modo con cui il Governo si propone ottemperare al dovere, che gli viene imposto dalla legge sulle convenzioni ferroviarie, in armonia con la legge del 1879, di fare la direttissima Napoli-Aversa-Roma e di rendere la stazione di Aversa centro del servizio delle due reti Adriatica e Mediterranea — Risposta del ministro dei lavori pubblici ed osservazioni del deputato Di San Donato. = Il ministro dei lavori pubblici presenta un disc-

gno di legge per autorizzare uno speciale concorso dello Stato nella spesa occorrente per i lavori di difesa alla spiaggia di Recanati. = Il ministro delle finanze presenta una nota di variazione al disegno di legge dello stato di previsione per la spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1886-87. = Discussione del disegno di legge per modificare la legge del 1882 intorno alla bonificazione delle paludi — Parlano i deputati Buttini, Spirito, Cavalletto, Romanin-Jacur, relatore, il ministro dei lavori pubblici, i deputati Turbiglio Giorgio e Gattelli. = Approvati il disegno di legge. = Il presidente proclama alcune elezioni non contestate. = Osservazioni del deputato Novi-Lena sul bacino di carenaggio di Livorno — Risposta del ministro dei lavori pubblici. = Il deputato Rubini rinuncia a svolgere una sua interrogazione sul trasporto dei combustibili. = Il presidente annunzia che il deputato Borgnini ha presentata una proposta di legge di sua iniziativa che sarà trasmessa agli Uffici; annunzia poi le seguenti domande d'interrogazione: una del deputato Mel al ministro guardasigilli circa i suoi intendimenti relativamente al disegno del nuovo Codice penale ed alle modificazioni al Codice di procedura penale; l'altra del deputato Trinchera al presidente del Consiglio e ministro dell'interno sulla gravità delle notizie sanitarie che sono giunte dalla provincia di Terra d'Otranto e sui mezzi che il Governo ha creduto di adottare per impedire l'incremento del colera in quella provincia. = Il presidente estrae a sorte i nomi di coloro che dovranno procedere allo spoglio delle schede per la nomina dei commissari per l'inchiesta doganale e proclama quindi il risultamento della votazione sul disegno di legge: Convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia.

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.
Zucconi, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Gangitano di giorni 15; Carnazza di 15; De Cristoforo di 15; Sciacca Della Scala di 15; Di Sant'Onofrio di 15, Gallo di 15; Figlia di 15; Coffari di 15; Grassi Pasini di 15; Quattrocchi di 15.

(Sono conceduti).

Opzione dei deputati Pantano e Cavallotti.

Presidente. L'onorevole Pantano scrive:

“ La prego di voler annunziare alla Camera che, eletto nei collegi di Ravenna e Perugia, io opto pel collegio di Perugia.

“ Edoardo Pantano ”.

Do atto all'onorevole Pantano di questa sua comunicazione e dichiaro vacante un seggio nel collegio di Ravenna.

L'onorevole Cavallotti scrive:

“ Signor presidente. Eletto a Milano 1° e Pavia 1°, credo mio dovere di partecipare mia opzione pel collegio di Milano.

“ Cavallotti ”.

Do atto all'onorevole Cavallotti di questa sua dichiarazione di optare pel 1° collegio di Milano, e dichiaro vacante un seggio nel 1° collegio di Pavia.

Giuramento dei deputati Sani e Gabelli Federico.

Presidente. Essendo presenti gli onorevoli Sani e Gabelli Federico, li invito a giurare. (*Legge la formula*).

Sani. Giuro.

Gabelli Federico. Giuro.

Osservazioni dei deputati Frola e Lazzaro sull'ordine del giorno.

Frola. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Parli pure.

Frola. Desidererei sapere dal Governo se intenda ripresentare il disegno di legge, già presentato nella ora decorsa Legislatura, sui consorzi d'acqua a scopo industriale. E, se potesse valere una mia preghiera, esorterei l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, a ripresentare sollecitamente quel disegno di legge, che è destinato a provvedere e soddisfare ad importanti interessi.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio.

Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Consento interamente nell'opinione dell'onorevole

Frola, e dichiaro che, domani, o, al più tardi lunedì, ripresenterò alla Camera il disegno di legge di cui egli si è occupato.

Frola. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni da lui fatte, e ne prendo atto.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Sono lieto della dichiarazione fatta dall'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio; e sono lieto tanto più di questa dichiarazione in quanto che in quel disegno di legge è inclusa una questione importantissima, che non riguarda soltanto la questione della derivazione delle acque a scopo industriale, ma anche riguarda...

Di San Donato. (*Interrompendo*). Bari.

Lazzaro. ...riguarda anche il lato igienico, e per ciò riguarda anche la provincia di Bari, onorevole Di San Donato. (*Si ride*).

Spero quindi che l'onorevole ministro mantenga la promessa fatta, e così la Commissione potrà esaminare quest'argomento sotto il duplice punto di vista, cioè dal lato industriale, che ha un valore come dieci, e dal lato igienico, che ha un'importanza come cento.

Inversione dell'ordine del giorno.

Presidente. L'ordine del giorno recherebbe la nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale, e quindi la discussione della convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia conclusa a Roma il 30 aprile 1886: io proporrei alla Camera di dare la precedenza al n. 2 dell'ordine del giorno, cioè alla convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia, per procedere poi ad una sola votazione.

Voci. Sì, sì.

Presidente. Resta così stabilito.

Presentazione di una relazione ed osservazione del deputato Delvecchio sull'ordine del giorno.

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

Torrighiani. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per rettificazione di confini fra i comuni di Bagnara di Romagna e Mordano, e conseguentemente delle provincie di Ravenna e Bologna.

Mi permetto di chiedere alla Camera che voglia dichiarare urgente questo disegno di legge.

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

L'onorevole Torrigiani domanda poi che piaccia alla Camera di dichiarare urgente il disegno di legge cui si riferisce.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*È ammessa*).

Siccome poi la relazione è molto breve, e potrà essere stampata senza indugio, io proporrei di inscrivere questo disegno di legge nell'ordine del giorno di domani.

Voci. Sì, sì.

Presidente. Resta così stabilito.

Delvecchio. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Delvecchio ha facoltà di parlare.

Delvecchio. Vorrei pregare l'onorevole ministro delle finanze di consentire che venisse posto nell'ordine del giorno della seduta di domani lo svolgimento della proposta di legge sulla pensione dei Mille, che ho ripresentata insieme con parecchi miei colleghi.

Magliani, ministro delle finanze. Non ho alcuna difficoltà.

Presidente. Allora potrà svolgere la sua proposta di legge in principio della seduta di domani; e non dubito che sarà breve, perchè si tratta di una proposta che fu già svolta nella passata Legislatura.

Delvecchio. Sarò brevissimo.

Discussione del disegno di legge per approvare la convenzione di navigazione con la Francia.

Presidente. Ora si passa alla discussione del disegno di legge, per approvare la convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia conclusa a Roma il 30 aprile 1886.

“ *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione di navigazione conclusa fra l'Italia e la Francia e firmata in Roma il 30 aprile 1886, le ratifiche della quale furono scambiate il . . .

Si darà lettura anche della convenzione, perchè fa parte integrante del disegno di legge.

(*Molti deputati conversano*).

Facciano silenzio, onorevoli colleghi, altrimenti non si può procedere nella lettura.

Pullè, segretario, legge la Convenzione. (*V. Stampato n. 2*).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Tegas. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Tegas. Nella relazione si leggono le seguenti parole:

“ Onorevoli colleghi! Indizi antichi e recenti e fra gli altri il minacciato aumento dei dazi sugli animali ci facevano sospettare che la Francia non volesse continuare con noi quel regime di tariffe convenzionali e di transazioni medie che da tanti anni regola i traffici e la navigazione dei due paesi, così necessari l'uno all'altro anche nell'ordine economico. „

Io mi permetto di trarre argomento da queste parole per chiedere alcuni schiarimenti sopra un punto che l'onorevole Luzzatti direbbe collaterale a questo disegno di legge, e che io credo utili ed opportuni. Nella passata Legislatura fu mossa da me e da altri lagnanza pel dazio imposto sul bestiame da parte della Francia, abusandosi della troppa condiscendenza nell'aver lasciato libera la voce *bestiame* col trattato italo-francese del 1881. Il Ministero promise sempre che avrebbe fatto le opportune pratiche nei suoi rapporti diplomatici col Governo francese, sia tenendo conto delle promesse che da parte di quel Governo si fecero e leggonsi consegnate nei verbali delle negoziazioni di quel trattato, sia nell'occasione della rinnovazione del trattato di navigazione, come risulta dalle discussioni delle ultime proroghe che vennero votate dalla Camera.

Ciò non ostante sappiamo dai giornali che la Commissione per le dogane della Camera dei deputati francese ha deliberato di proporre un nuovo e notevole aumento del dazio sull'introduzione in Francia del nostro bestiame. Mentre prima esso era di lire 3 per ogni capo bovino, e poi fu portato prima a lire 15, e 25, come è attualmente, si vorrebbe ora elevarlo fino a lire 38, senza pregiudizio delle più severe misure che dal Governo francese vengono ordinate per la visita del bestiame alla frontiera, come si usa già per i vini alcoolizzati, che ivi si trattengono, o si respingono.

Di più, nelle ultime sedute, la Camera francese ha deliberato di inscrivere nell'ordine del giorno, la discussione sopra una nuova sopratassa sui cereali, alla quale, non so, ma può darsi che sia annessa anche la proposta della sopratassa sul bestiame, che sarebbe perniciosa, secondo me, tanto alla finanza francese, quanto all'agricoltura di tutte due le nazioni.

Ora, dinanzi a questo stato di cose, io credo che tanto il Governo quanto la Camera debbano

attentamente esaminare la situazione in cui ci troviamo di fronte alla Francia.

Io voterò senza entusiasmo questo trattato di navigazione, sebbene trattandosi della durata di un anno e mezzo, esso poteva rimandarsi a negoziazioni cumulative per reciproche concessioni alla scadenza prossima del trattato di commercio.

Ma ad ogni modo mi compiaccio di vedere con questo trattato sanzionato il principio dell'equa reciprocità, che vorrei sempre veder trionfare fra le nazioni, e tutelati gli interessi marittimi. Ma vorrei anche vedere scongiurati maggiori danni e pericoli riguardo ai nostri interessi agricoli che sono in grande sofferenza.

Premesse queste brevissime osservazioni io mi permetto di chiedere soltanto all'onorevole ministro degli affari esteri, od al ministro di agricoltura e commercio, perchè l'argomento tocca anche il suo Ministero, se crede di potermi dire quali sono le pratiche fatte prima, durante e dopo questi negoziati per il trattato di navigazione a fine di impedire che le nuove minacciate tasse sul bestiame vengano dalla Francia attuate, e che continuino più oltre le vessazioni indebite che alla frontiera si usano dagli agenti doganali, sui vini già alcoolizzati, che ora vi si trovano, e le vessazioni che hanno rapporto con la introduzione stessa del bestiame.

In secondo luogo io mi permetto di chiedere se, scadendo i trattati di commercio con la Francia e con le altre potenze al primo gennaio 1888, il Governo intenda valersi della facoltà di denunziarli entro il corrente anno, come io spero, facendo al più presto discutere la tariffa doganale generale, la cui relazione dovrebbe esser presentata al primo luglio prossimo. Io credo che ciò sia tanto più utile ricordare, inquantochè, qualora i trattati non venissero nel termine dovuto denunziati, essi sarebbero tacitamente prolungati sino al 1892. Ora io credo che il più nocivo sia appunto questo sistema ibrido di trattati, i quali per una parte legano e per l'altra lasciano libero di sopratassare senza possibilità di difesa.

Se non si potesse ottenere una convenzione che io vivamente desidererei, la quale fosse utile ad entrambe le parti, che ne comprendesse indistintamente tutte le produzioni naturali ed i manufatti, che fosse basata sui vari interessi reciproci, io credo varrebbe meglio appigliarsi al sistema delle tariffe autonome, affinché ogni nazione potesse provvedere come crede all'interesse proprio.

Fatte queste osservazioni io credo che il ministro vorrà dare alcuni schiarimenti intorno alle

questioni da me accennate le quali interessano grandemente il nostro paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Di Robilant, ministro degli affari esteri. L'onorevole Tegas, a proposito della convenzione di navigazione, ha rivolto al Governo alcune domande che allargano il campo della discussione, tanto che ad esse io non potrei rispondere completamente in questo momento; pure ne dirò qualche parola.

La questione del dazio sul bestiame, a cui l'onorevole Tegas particolarmente si interessa, non ha cessato di preoccupare il Governo; ed il Ministero degli affari esteri in particolare ne ha fatto continuo oggetto di trattazione diplomatica col Governo francese, ogniqualvolta veniva fuori qualche proposta di iniziativa privata, per inasprire quel dazio. Mi ricordo che io stesso, in questa Camera, ho avuto l'onore, allorchè, se non vado errato, si discuteva la proroga della convenzione di navigazione, e rispondendo allo stesso onorevole Tegas, di assumere l'impegno che, in occasione dei negoziati per questa convenzione si sarebbe anche procurato di difendere gl'interessi degli allevatori di bestiame, e di ottenere qualche garanzia che non sarebbe in avvenire aggravato quel dazio. Ciò fu fatto, e l'egregio nostro negoziatore non ha mancato di tentare in ogni modo di soddisfare al desiderio dell'onorevole Tegas, che, come è noto, è comune a molti onorevoli deputati. Ma i negozianti francesi han dichiarato che le istruzioni da loro ricevute li obbligavano a limitarsi a trattare della navigazione e non li autorizzavano punto ad occuparsi del dazio sul bestiame, o di altra questione simile.

Il Governo peraltro non cesserà di tener presente questo argomento, tanto importante per le nostre classi agricole.

L'onorevole Tegas ha fatto poi parola di una proposta presentata alla Camera francese circa una sopratassa sui cereali. Ho voluto assicurarmi che in quella proposta non fosse anche contenuto un aggravio della tassa sul bestiame, e da un telegramma ricevuto da Parigi, che ho qui sotto gli occhi, ho rilevato che ciò non è.

L'onorevole Tegas ha parlato anche dei vini.

Verissimo è che ci sono contestazioni con la Francia a questo proposito; e le visite che si praticano dalle dogane francesi a Modane si prolungano forse un po' troppo.

Si sono avute delle lagnanze da parte dei negozianti; si è scritto ripetutamente; l'ambasciata italiana a Parigi si è interessata molto della

questione; il Governo francese ha fatto delle promesse; e qualche cosa si è ottenuta.

Del resto sono fatti questi che accadono in tutti i paesi; non bisogna supporre che anche gli altri Governi non ricevano analoghe lagnanze, e sia solo il nostro in simile caso; tutti, in generale, trovano che la esportazione delle loro merci in altri paesi non è abbastanza favorita.

È certo però che a questo riguardo molto c'è da fare; e posso assicurare che il Governo non ha mai tralasciato e non tralascia nessuna pratica per una soddisfacente soluzione di queste vertenze.

Riguardò poi alla interrogazione rivolta dal l'onorevole Tegas intorno alla denuncia o meno dei trattati di commercio egli mi permetterà di dire francamente che per ora non intendo rispondere (*Benissimo! a destra*): prima di tutto perchè non sono preparato a tale discussione, e poi perchè non stimo opportuno di dare oggi spiegazioni alla Camera, e di trattare ora di questa materia (*Bravo!*).

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

Di Camporeale. Vorrei rivolgere una semplice domanda all'onorevole ministro degli affari esteri. Sarà certamente noto a lui, come è noto credo a tutti gli onorevoli deputati, che le notizie che vengono dalla Francia (quelle che abbiamo letto almeno nei giornali) sulle discussioni della Commissione della Camera francese, che deve esaminare lo stesso trattato che ci sta dinanzi, lasciano luogo a qualche dubbio sull'accoglienza favorevole per parte della Commissione e della Camera francese.

La Camera ricorderà che questo trattato altra volta fu negoziato fra l'Italia e la Francia, e approvato e ratificato dalla Camera italiana; ed ebbe poi accoglienza non buona dalla Camera francese.

Ora io certo non intendo di fare alcuna proposta; è un chiarimento che chiedo all'onorevole ministro degli esteri. Crede egli che le notizie che ci giungono oggi dalla Francia, giustifichino la Camera italiana a dare fin d'ora il voto a questo trattato, correndo il rischio che la Camera francese lo respinga poi?

È questa la domanda che intendo rivolgere all'onorevole ministro, ed alla quale spero che egli sarà in grado di rispondere; perchè altrimenti mi pare che si avrebbe potuto soprassedere alla votazione di questo trattato, fintantochè dalla Francia non fossero giunte notizie migliori e più sicure, di quelle che finora abbiamo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Di Robilant, ministro degli affari esteri. La miglior prova che noi siamo convinti dell'utilità e convenienza di votare oggi questa convenzione, si è che il Governo non ha fatta alcuna osservazione in contrario, e che siamo qui pronti per questo.

Del resto poi devo dire che le notizie e gli apprezzamenti dei giornali non sono molto concludenti per me.

Il Governo francese ha avuto l'intenzione di stipulare una convenzione seria con l'Italia, e prova ne sia che essa porta la firma di un eminente diplomatico francese, l'ambasciatore della repubblica presso la Corte d'Italia, e di un illustre uomo di Stato che è venuto appositamente a Roma, ed ha passato qui molto tempo. Entrambi tengono evidentemente ad aver fatto opera seria.

Quanto ai propositi della Commissione parlamentare francese, io dico, facendo astrazione dagli apprezzamenti dei giornali (sappiamo tutti che cosa sono gli apprezzamenti dei giornali, perchè parmi che siamo tutti i giorni nel caso di giudicarli), guardiamo ai fatti. Questa Commissione che si vorrebbe rappresentare così ostile alla convenzione ha scelto a suo presidente quello stesso egregio uomo, che il suo Governo aveva mandato qui per concludere la convenzione stessa.

Nell'ordine dei fatti questo mi pare che valga più degli apprezzamenti. Dirò di più. A noi conviene di adempiere al nostro dovere. La Camera ha nominato la Commissione, la quale a sua volta ha esaminato la convenzione; oggi essa si discute: per qual ragione non dovremmo votarla?

Forse per fare il nostro dovere, dovremmo aspettare che gli altri facessero il loro? Ma gli altri potrebbero dire lo stesso, ed allora non se ne uscirebbe più.

D'altra parte, ammettiamo anche il caso, e non lo credo punto probabile, che questa convenzione non fosse approvata dalle due Camere francesi: ebbene, noi ci troveremo in una posizione molto più netta se potremo dire che abbiamo, per parte nostra, fatto tutto ciò ch'era necessario, e mantenuto i nostri impegni. Nei negoziati che potessero occorrere per farne un'altra in seguito, noi potremmo esser più forti dicendo di aver oggi adempiuto al nostro dovere. Quindi io non posso fare a meno di raccomandare alla Camera di voler discutere e votare la convenzione che ci è dinanzi.

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

Di Camporeale. Ringrazio l'onorevole ministro

dei chiarimenti che ci ha fornito, e dopo le spiegazioni date, certo non insisterò ulteriormente nelle osservazioni fatte. Solo chiedo un ultimo schiarimento al ministro in vista di ciò che egli ha dichiarato.

Io domando se, dato che dopo le spiegazioni del ministro il trattato non avesse l'approvazione della Camera francese, se almeno, dico, è stato fatto noto al Governo francese che noi non saremmo disposti a dare ulteriore proroga all'antica convenzione di navigazione. (*Mormorio*).

È una dichiarazione che è stata fatta parecchie volte in questa Camera e quindi non dubito che il ministro l'avrà fatta conoscere al Governo francese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Di Robilant, ministro degli affari esteri. Mi faccio premura di dichiarare che sono dispiacente, ma credo, in questo momento, di non dover dare risposta a questa ultima interrogazione dell'onorevole Di Camporeale. (*Molto bene!*).

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti passeremo alla votazione dell'articolo unico del disegno di legge:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione di navigazione conclusa fra l'Italia e la Francia e firmata in Roma il 30 aprile 1886, le ratifiche della quale furono scambiate il... »

Pongo a partito quest'articolo unico.

(*È approvato*).

Votazione a scrutinio segreto della convenzione di navigazione con la Francia e nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

Presidente. Ora si procederà alla votazione nominale a scrutinio segreto sul disegno di legge testè discusso e per la nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

Pullè, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte e si procederà nell'ordine del giorno.

Il ministro della guerra presenta un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro della guerra ha facoltà di presentare un disegno di legge.

Ricotti, ministro della guerra. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per ret-

tificare alcuni errori incorsi nell'ultima legge del 15 aprile 1886.

Presidente. Do atto al ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito ai signori deputati.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Onorevole Pozzolini, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Pozzolini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge relativo al trattato di commercio fra l'Italia e lo Zanzibar.

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

Svolgimento di alcune interpellanze e interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di alcune interpellanze e interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Di San Donato, del tenore seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'inadempimento della legge relativa alla direttissima Roma-Napoli. ”

L'onorevole Di San Donato ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

Di San Donato. Onorevoli colleghi, mai come oggi ho avuto bisogno della vostra indulgenza. Agli antichi miei colleghi sono condannato a riparare, per la quarta volta, dell'inadempimento di una legge dello Stato; quanto ai colleghi nuovi, mi permetto di rifar loro la storia della DIRETTISSIMA ROMA-NAPOLI. Nella legge, così detta *omnibus*, delle ferrovie, che porta la data del 1879 (della qual legge un'parte molto meschina toccava al mezzogiorno) l'onorevole Depretis, sostenitore della legge medesima, anzi autore, benevolmente accolse, o, per dir meglio, patrocinò il seguente articolo 34 per il quale non tralascierò di ricordargli i miei ringraziamenti. Ecco l'articolo 34:

“ Con legge speciale, da presentarsi entro tre anni, sarà provveduto alla costruzione, fra Napoli e Roma, di una diretta comunicazione ferroviaria alla quale potranno coordinarsi le linee da Velletri a Terracina e da Sparanise a Gaeta, fermo, per la costruzione di queste due linee, quanto è disposto nell'articolo 1 ”.

Difatti, onorevoli colleghi (non certamente con una grande sollecitudine, benchè se ne avesse spe-

ranza e diritto) il Governo del Re aspettava che il triennio fosse compiuto, e presentava il summentovato disegno di legge. Questo fu benevolmente accolto dalla Camera; ebbe una lunga discussione, nella quale qualcheduno parlò ancora dell'accorciatoia dell'attuale linea. Ma tale proposta tanto dal ministro dei lavori pubblici, quanto dal ministro dell'interno fu recisamente respinta, perchè ambedue dicevano che due dovevano essere le linee anche per ragioni strategiche, amministrative e commerciali.

La legge di cui parlo è brevissima. Io credo d'averla letta già un paio di volte alla Camera; e la rileggerò una terza volta perchè contiene un articolo che è bene ricordare: “ Il Governo del Re è autorizzato a concedere a quella Compagnia a cui fosse affidato l'esercizio della rete nella quale sarà compresa l'attuale linea da Roma a Napoli per Ceprano e Caserta, anche la costruzione e l'esercizio della linea diretta da Roma a Napoli, di cui all'articolo 34 della legge 29 luglio 1879 ”.

“ Qualora nel 1883 l'esercizio della rete di cui sopra, non fosse affidato all'industria privata, il Governo provvederà direttamente alla costruzione ed all'esercizio della predetta linea ”. (*Conversazioni*).

Presidente. Non facciano conversazioni nell'Aula.

Di San Donato. Io pregherei l'onorevole Toscanelli di lasciare udire agli altri questo secondo articolo, che per lui forse è inutile, ma che per gli altri è necessario.

Esso dice:

“ La linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio non più tardi del 31 dicembre 1886 ”.

Data della legge, 5 luglio 1885.

Promulgata questa legge, i corpi elettivi di Napoli inviarono ringraziamenti al Governo; il municipio di Napoli prese una parte attiva in questi ringraziamenti, e fu persino tenuto un *meeting* a questo stesso scopo. Io fui tra coloro che si unirono a quei ringraziamenti. Però non vi nascondo che i miei ringraziamenti furono riservati sempre, perchè una grande fiducia io non ho mai avuta nella esecuzione delle leggi dello Stato.

L'altro giorno vi ho parlato della fiducia che si può avere sulla libertà della elezione; oggi vi parlerò della fiducia che si può avere alle leggi speciali.

Dalla lettura degli articoli della legge voi vi sarete accorti, onorevoli colleghi, che questa linea

diretta dovrebbe essere proprio al termine, perchè noi siamo vicini al secondo semestre del 1886. E debbo io aggiungere che avendo una volta ricordato questa circostanza all'onorevole Depretis, benemerito cittadino del mio paese, egli mi rispose che non sarebbe rimasto cinque minuti al potere, se all'adempimento di questa legge si fosse ancora messo un minuto di ritardo! (*E vero!*).

Io, o signori, edificato da questa dichiarazione, e pieno di ammirazione per il presidente del Consiglio, mi aspettavo l'esecuzione della legge. Non vengo qui, o signori, a ricordarvi lo scalpore che si menò per questa dichiarazione del presidente del Consiglio, nè a dirvi come le speranze dei miei concittadini si aprissero ad un avvenire migliore per il nostro commercio.

Ma noi siamo al 25 giugno 1886, e di questa linea diretta non si è mai più parlato. Anzi, con una facilità che non saprei qualificare, si è parlato di quella proposta che dalla Camera stessa fu già respinta, cioè dell'accorciatoia.

Tale proposta non si può certamente raccomandare dal lato finanziario, perchè, a quanto mi si dice da persona perita, la spesa è uguale a quella, se non maggiore, che è necessaria per la linea diretta; e per di più non si raggiungerebbe mai quella brevità per cui è tanto raccomandata questa ferrovia.

Questa avvicinerrebbe tutte le provincie meridionali al nord d'Italia. Di modo che la nostra ferrovia; quella che l'onorevole Depretis promise a Napoli; quella che l'onorevole Depretis sostenne alla Camera con la mia proposta di articolo; quella che l'onorevole Depretis presentò poi alla Camera con un disegno di legge; quella che ha per scopo di accorciare da Roma a Napoli di 60 chilometri la via, è la linea diretta.

Io ricordo ancora che mi astenni dal parlare di Gaeta, perchè mi si disse: non facciamo questione di Gaeta; i militari vorrebbero in certo modo tener lontana la ferrovia da una piazza forte. Ed io, di fronte a queste considerazioni, mi tacqui, pure avendo perfetta coscienza che era anche questo un mezzo per ritardare l'esecuzione della legge.

Io ho avuto l'onore, una volta, di essere sindaco di Napoli, e ricordo che domandai il Castello dell'Ovo per farne un ricovero marinaresco. A questa proposta mia era favorevole il ministro, era favorevole il Consiglio, ma il Comitato di guerra disse: "È impossibile; Napoli si deve difendere." Allora, siccome i castelli di Napoli minacciavano rovina, perchè erano abbandonati, domandai al ministro della guerra che li riparasse.

E allora mi si rispose: non essere opportuna quella spesa perchè "Napoli non si deve difendere."

Ora dunque non si deve difendere quando si domanda che i castelli siano riparati e messi in istato di difesa; si deve difendere quando il municipio domanda un locale per farne un ricovero. È così che dubitavo molto per la piazza di Gaeta.

Onorevoli colleghi, non voglio più abusare della vostra benevolenza, È la quinta volta che parlo alla Camera per richiamare il Governo del Re all'adempimento di questa legge. E vi confesso che ci è voluta la devozione che ho pel mio paese, per arrivare al punto di venir nuovamente innanzi a voi, in questa nuova Legislatura, per dire al presidente del Consiglio dei ministri, al ministro dei lavori pubblici: perchè non avete eseguita la legge? Tutte le leggi che abbiamo votato per ferrovie, alcune sono in via di esecuzione, altre già eseguite.

Altre linee ferroviarie che noi votammo dopo di questa, sono già aperte al pubblico esercizio; e perchè questa, onorevoli colleghi, deve rimanere nei cartoni della Camera?

Io aspetto una risposta particolarmente dall'onorevole presidente del Consiglio per dichiarare se debba o no convertire la mia interrogazione in interpellanza, oppure se mi rassegnò ad aspettare ancora. (*Bene! a sinistra*).

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

Depretis, presidente del Consiglio. Francamente io debbo ammettere di essermi ingannato, quando in buona fede ho annunziata la mia ferma fiducia che la linea diretta che doveva mettere Roma in comunicazione con Napoli sarebbesi incominciata entro un dato termine.

È noto che ho parlato del principio, del cominciamento: è questo a cui mi sono impegnato; quanto al suo compimento vi è la legge, e starà a vedersi per quali ragioni la linea forse non sarà tutta compiuta nel termine che la legge ha prescritto, cioè nel 1886.

Io non sono un uomo tecnico, onorevole San Donato; quindi se, obbedendo ad una convinzione profonda sull'importanza di questa linea, che deve fare di Napoli il porto di Roma, che deve unire strettamente queste due città, di questa linea che farà di Napoli la seconda capitale, (perchè si sa che il clima di Roma in alcune stagioni non è il migliore), se io, obbedendo a questo desiderio, ci creda o non ci creda, e perchè io penso che gl'interessi che riguardano la città di Napoli non sono interessi napoletani, ma interessi italiani, se io ho creduto che la linea avrebbe potuto essere incominciata prima di quando realmente era pos-

sibile, ora confesso francamente che mi sono ingannato.

Dunque ammetto, se l'essersi ingannato per amor del bene è colpa, che la colpa è mia; e se la Camera vuole secondare l'onorevole Di San Donato e condannarmi per questo, non resterò cinque minuti a questo posto. (*Oh! oh! — Ilarità e movimenti a sinistra*).

Di San Donato. Ma ci è rimasto per la legge.

Depretis, presidente del Consiglio. Come ho dichiarato, delle cause che hanno impedito di cominciare questi lavori io credo che si sia già data sufficiente spiegazione alla Camera precedentemente, nel dicembre, credo, quando avvenne la discussione su questo stesso argomento. Il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato i motivi.

Ora mi si permetta, solamente per le rimembranze, e per le notizie stesse date dall'onorevole Di San Donato, che io stabilisca più chiaramente il concetto di questa legge. La legge del 1879 era una legge, mi si permetta di dirlo, molto imperfetta, se noi avessimo cercato di eseguirla tal quale, perchè voleva approfittare, per una linea diretta tra Roma e Napoli, di due tronchi che non possono costituire parte di una linea veramente diretta, come era nel concetto della legge. Si voleva usufruire di due tronchi già decretati, e per i quali ci sono già fondi in bilancio, da Velletri a Terracina, e da Sparanise a Gaeta. Io domando se seguitando la tortuosità di questo tracciato, si poteva veramente costruire una linea da potersi chiamare direttissima tra Roma e Napoli. Poi ognuno sa che gli studi di massima qualche volta vanno soggetti a profonde rettifiche.

Quando io ho annunziata quella mia idea, c'era la Società delle Meridionali, che si credeva dovesse assumere l'esercizio, la quale ha fatto un progetto di sola massima, ma un progetto, mi si permetta di dirlo, non abbastanza studiato.

Quando si venne alla esecuzione si trovò che questo progetto incontrava molte difficoltà. Ora a che mirarono gli studi che si sono fatti in appresso? Mirarono a questo: a fare una linea solida e sicura che mettesse in comunicazione Roma con Napoli nel più breve tempo possibile.

Quando si raggiunga questo scopo, io credo che sarebbe puerile andare a cercare se questa linea corra sulle rive malsane del mare o se piuttosto costituisca una rettifica della linea esistente, ridotta a doppio binario.

Ecco a che cosa si riduce tutta la questione. Cosicchè se io ho errato nelle mie speranze ho er-

rato in buona fede. Ma la intera costruzione, se non potrà essere compiuta nel termine preciso stabilito dalla legge relativa, creda, onorevole Di San Donato, che lo oltrepasserà di non molto, come dichiarerò anche l'onorevole mio collega dei lavori pubblici, perchè i progetti sono talmente avanzati che ormai si può incominciare la costruzione entro breve tempo.

E quando la linea sia compiuta, in condizioni ottime e facendo sì che fra Roma e Napoli corrano soltanto 223 chilometri; quando si abbia una linea solida, come dovrà essere questa, e con pendenze mai superiori al 10 per mille; quando i 223 chilometri si potranno percorrere in 3 ore e mezza o in 4 al più, io credo davvero che questo accorciamento di tempo soddisferà pienamente agli impegni assunti dal Governo di costruire una linea direttissima tra Roma e Napoli. Io non ispero di essermi interamente giustificato presso l'onorevole Di San Donato; ma assicuro che per parte mia, e me ne può far fede il mio collega ministro dei lavori pubblici, come tutti i miei colleghi, non so dir quante volte io ho insistito presso di loro perchè facessero in modo che io non fossi messo in condizione di esser rimproverato di mancanza alla promessa fatta in questa Camera ai deputati napoletani ed alla popolazione di Napoli, verso la quale io professo il massimo interesse per tutto quello che la riguarda. (*Bene!*).

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di San Donato accennava che forse per la quarta o quinta volta aveva interrogato il Ministero intorno alla direttissima Roma-Napoli, ed è verissimo; e per quattro o cinque volte il Ministero rispose, dando via via gli schiarimenti che gli erano richiesti dagli onorevoli interroganti.

L'onorevole Di San Donato parte da un'idea, da un'interpretazione della legge, che è diversa da quella che le dà il Ministero; poichè egli suppone che la strada diretta Roma-Napoli, alla quale si riferisce la legge del 1882, dovesse essere littoranea.

Ora, quando ebbi l'onore di assumere il portafoglio dei lavori pubblici e mi trovai dinanzi a questa legge, a tutta prima sperai anch'io di fare una linea littoranea, non perchè la legge obbligasse a questo, ma perchè vi era un progetto di massima preparato dalla Società delle strade ferrate meridionali che percorreva le paludi e lungheggiava il mare.

Senonchè, esaminate poi le condizioni della ma-

laria, e del deserto che si attraversava, e l'eccessiva vicinanza del mare, e gli ostacoli posti dal Ministero della guerra a questo tracciato, donde la necessità di ritirarsi alquanto più internamente, e la necessità di fare gallerie per 17 chilometri, fra le quali una di circa cinque chilometri ad Itri; si riconobbe che la strada, tutta ad un solo binario, si sarebbe trovata in tali condizioni di costruzione e di esercizio che evidentemente non poteva essere la preferibile.

Fatto quest'esame, rifatti anzi tre progetti onde riuscire a una strada più o meno littoranea, fu necessità di abbandonare l'idèa ed allora si cercò di fare la diretta comunicazione fra Roma e Napoli nell'interno, rettificando la linea attuale.

E anche qui tre progetti si fecero, appunto per arrivare allo scopo di costruire una strada che avesse il minimo percorso fra Roma e Napoli senza tuttavia lasciare in disparte quelle popolazioni che son poste lungo la strada ed hanno diritto di valersene.

Fatti questi studi, è parsa indiscutibilmente superiore la linea interna; perchè nel mentre quella più o meno littoranea accettabile misurava 227 chilometri, questa ne segna 224 circa; la prima avea 17 chilometri di galleria, e questa viene ad avere due o tre sole piccole gallerie che insieme non andranno al di là di due chilometri, e nel tratto fra Roma e Segni soltanto; tutta la strada infine è a doppio binario, con pendenze miti ed ha quindi una potenzialità maggiore di quella che avrebbe una strada anche più breve ad un binario solo lungo le paludi e la marina.

La potenzialità militare di questa strada è senza dubbio superiore, non solo perchè a doppio binario, ma perchè interna, costruita su terreno solidissimo, non esposta a casi di forza maggiore, e soprattutto non esposta alle offese del nemico.

Inoltre, il concetto che aveva mosso il Parlamento italiano a votare una strada diretta fra Roma e Napoli, era non soltanto quello di avvicinare queste due città, sebbene questo fosse lo scopo principale, ma eziandio quello di avvicinare alla capitale tutte le altre derivazioni delle provincie del mezzogiorno, e segnatamente quelle da Abruzzi fin giù alle Puglie.

Ora, più volte e da parecchi luoghi pervennero al Ministero dei lavori pubblici vivissime istanze di deputazioni provinciali, di Camere di commercio, di comuni, che insistentemente chiedevano doversi preferire la linea interna alla littoranea.

Il vantaggio, poi, non era soltanto di tempo,

ma anche di spesa; perchè più il percorso è breve e meno pagano viaggiatori e merci.

Oltre a tutto questo, si aggiunga la celerità con cui ne può farsi la costruzione.

Ora è naturale, e lo si capirà, che il Governo abbia dovuto impiegare molto tempo; ne convengo e lo dichiaro apertamente: se ne è impiegato molto del tempo. Io stesso speravo di riuscire più presto, ed infatti parlandone nel dicembre scorso alla Camera, dissi che speravo tra breve di riuscire a costruire la linea.

Ma c'è di più: il progetto della Roma-Segni ebbe un'altra cagione di indugio alla sua esecuzione. In quella linea erano progettati prima sette poi cinque chilometri in galleria, mentre io, dallo studio delle carte, mi ero persuaso che si potevano ridurre a meno.

Era dunque opportuno far incominciare subito i lavori per una galleria di 5 chilometri, mentre occupando 4 o 5 mesi di maggiori studi, si poteva ridurre, come si è ridotta, a molto meno? Non avevamo così un guadagno di tempo nella costruzione e un risparmio nella spesa?

Io dico dunque che noi oggi ci troviamo in una condizione di cose che più di ogni altra deve interessare l'onorevole Di San Donato; in una condizione di cose che devo soddisfare la città di Napoli e tutte le provincie meridionali, e deve dar ragione del perchè l'onorevole presidente del Consiglio, in seguito agli studi che furono fatti, si convinse, nell'interesse della strada, fosse preferibile la diretta interna alla littoranea.

La condizione attuale è questa: da Casalnuovo a Napoli il secondo binario è già in esercizio, e tutto è pronto per la costruzione di un terzo binario; da Casalnuovo ad Afragola aspetto in questi giorni il voto del Consiglio di Stato per bandire subito l'appalto. Il progetto di questo tronco si trova da un mese e mezzo al Consiglio di Stato, il quale avendo conosciuto che il Ministero aveva elaborato un nuovo capitolato, più semplice e più pratico, ha chiesto questo capitolato per sostituirlo all'altro che accompagnava il progetto. Perciò c'è stato un ritardo, ma ora siamo alla fine e credo che il Consiglio di Stato, forse nella presente settimana o nella prossima al più tardi, darà il suo voto, dopo di che s'incomincerà immediatamente.

Pel tronco da Afragola a Capua è pronto il progetto, il quale è già stato consegnato al Ministero. Per quello da Pignataro a Capua il progetto del doppio binario è tutto pronto. Per l'altro da Riardo a Pignataro che è un tronco nuovo, il progetto è quasi finito. Pel tratto da Ceccano al Liri

abbiamo già concordato il prezzo con la Mediterranea, e si aspetta solo il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Così pure pel tronco Segni-Morolo e per quello Roma-Segni, approvato il progetto di massima, si sta ora facendo il progetto definitivo pel quale occorrono due o tre mesi.

Ora, noti la Camera e l'onorevole Di San Donato che nelle condizioni in cui siamo di terreno e di luogo, si può lavorare su tutto questo percorso contemporaneamente, ed appena una parte è fatta, può diventare utile. Così, appena compiuto il doppio binario, si può subito sentire un miglioramento nella linea attuale, mettendolo senz'altro in esercizio. L'insieme del beneficio si avrà quando tutta la strada sarà compiuta; ma se questo non avverrà nel 1886, comprenderanno gli onorevoli colleghi che nel 1886 una parte notevole ne sarà costruita.

Quindi si può anche dire che il voto della legge è soddisfatto.

Convien poi ricordare, che quando fu fatta la legge non v'era progetto di nessuna sorta. Se io avessi, per esempio, prescelto il progetto della litoranea con 17 chilometri di galleria, dovrebbero passare ancora cinque anni prima di vedere l'opera compiuta.

Quindi io ritengo che nel 1886 tutta la strada non potrà esser finita; ed anche nell'anno passato io ebbi cura di far notare alla Camera, come la Roma-Segni non sarebbe stata compiuta, se non circa un anno dopo il compimento del resto. Riducendo però la lunghezza delle gallerie a circa due chilometri otteniamo un notevole risparmio non solo di spesa, ma anche di tempo per la costruzione.

Ad ogni modo, io tengo ad affermare che il Governo ha proceduto con molta ponderazione, e che il risultato degli studi al quale è venuto è tale da corrispondere e alle parole e allo spirito della legge, e soprattutto agli interessi di Roma-Napoli e delle altre provincie del mezzogiorno; e che in quanto al tempo per studiare il miglior tracciato, ce n'è voluto più di quello che io stesso desideravo. Ma di ciò spero che la Camera voglia darmi venia considerando che è impossibile aver degli ingegneri infallibili, i quali trovino subito la soluzione ottima. Gli studi si fanno e si confrontano, appunto per arrivare al meglio. D'altronde il maggior tempo speso negli studi sarà largamente compensato dal minor tempo che richiederà la costruzione e la Camera può star certa che il Governo non porrà indugi affinché i lavori procedano celereamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Onorevole presidente, io sono stato in gran dubbio se dovessi o no prendere a parlare dopo quanto ha detto l'onorevole ministro. Francamente egli ha creato una storia tutta nuova di questa ferrovia. Ha cominciato col fare una poesia dicendo cioè che la sua ferrovia non è che la scorciatoia, la stessa respinta dalla Camera, a proposta dell'onorevole Depretis, quando si discusse la direttissima.

Egli ha detto che questa linea è di 223 chilometri, quando invece la linea votata dalla Camera era di 210. Ebbene faccia il piacere di leggere un po' meglio, perchè forse non ha avuto tempo di leggere e vedrà che la linea votata dalla Camera non arriva a 210 chilometri.

L'antica via Appia che arriva a 193 chilometri era il punto di partenza. Ella mi viene a dire (spendendo il doppio dei quattrini che occorrebbero per questa linea) che è la più corta.

Ma rispettiamoci un po', onorevoli ministri, e non veniamo a dire alla Camera fatti simili! Onorevoli signori, è la quinta volta, osservava l'onorevole ministro, ma io l'aveva notato prima, è la quinta volta, e ne sento tutta l'umiliazione, che sono venuto a ricordare come una legge dello Stato, che riguardava gli interessi di Napoli e del Mezzogiorno e di tutta Italia, ancora non era stata eseguita.

Il ministro dice che egli non credeva che gli ingegneri avessero potuto impiegare tanto tempo. È strano che l'onorevole ministro, il quale, sento dire, ha piuttosto la mano di ferro dove vuole, non abbia potuto ottenere quella sollecitudine che egli avrebbe avuto il dovere di richiedere.

L'onorevole Depretis si è lasciato sfuggire una parola. Egli dice: ma avere un'altra linea sarebbe puerile! Ma è puerile il sostenere che vi saranno due ferrovie con l'accorciatoia che voi fate; è puerile l'idea di convertire quella legge benefica pel circondario di Gaeta, benefica per tutto l'Agro aversano e per tutta quella ricchissima parte del mezzogiorno che voi tagliate fuori e che lasciate lontana dal commercio.

Onorevoli colleghi, questa linea avvantaggiava alquanto la città di Napoli, come voi l'avete ora ideata la danneggia gravemente sicchè io ve lo dico francamente non spero che nella vostra andata via per veder rispettata la legge; questa è la mia convinzione.

Savini. Allora stai fresco; perchè vadano via ci vogliono i carabinieri. (*Si ride*).

Di San Donato. Ciò facendo voi non fate che

tagliar sempre fuori la città di Napoli dal consorzio delle altre città del mezzogiorno. Questo è stato lo studio della vostra amministrazione ed io spero per Dio! che non lo raggiungerete.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Di San Donato.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Onorevole Romeo, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Romeo. A nome della Commissione generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero di grazia, giustizia e culti per l'esercizio dal 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887.

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

Svolgimento di una domanda d'interpellanza dei deputati Rosano e De Renzis.

Viene ora l'interpellanza degli onorevoli Rosano e De Renzis.

Ne do lettura.

“ I sottoscritti chiedono interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole presidente del Consiglio:

“ 1° sul progetto che dicesi approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di un nuovo tronco ferroviario diretto da Capua a Casalnuovo;

“ 2° sugl'intendimenti del Governo circa lo utilizzare o meno per la direttissima Roma-Napoli il tronco già esistente Napoli-Aversa;

“ 3° sul modo con cui il Governo si propone ottemperare al dovere che gli viene imposto dalla legge sulle convenzioni ferroviarie, in armonia con la legge del 1879, di fare la direttissima Napoli-Aversa-Roma e di rendere la stazione di Aversa centro del servizio delle due reti Adriatica e Mediterranea. ”

L'onorevole Rosano ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Rosano. Alle due prime domande della mia interpellanza, sottoscritta eziandio dall'onorevole mio amico De Renzis, ha già risposto il ministro dei lavori pubblici rispondendo all'interrogazione testè svolta dall'onorevole Di San Donato; poichè io domandavo di sapere, in primo luogo, se fosse vera la voce diffusa nei giornali che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva appro-

vato un nuovo tratto ferroviario Capua-Casalnuovo, e in secondo luogo quali fossero gl'intendimenti del Governo per utilizzare, o meno, per la direttissima Roma-Napoli, il tronco già esistente Aversa-Roma. A queste due domande ho già avuto risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, poichè egli, cercando di fare la sua difesa, ha detto all'onorevole Di San Donato che erano già completamente esauriti gli studi pei vari tronchi che dovranno formare questa futura direttissima.

L'onorevole ministro ha parlato di un tronco Napoli-Casalnuovo già esistente; ha parlato di un tronco Casalnuovo-Afragola già studiato; ha parlato di un tronco il cui progetto è pressochè pronto per l'attuazione Afragola-Capua; quindi ha risposto alle mie due prime domande.

È vero adunque quello che dai giornali si è detto, cioè che sia stato approvato un progetto di rettifica che crea una nuova linea: Capua-Casalnuovo; è vero che il Governo intende nella direttissima Roma-Napoli non utilizzare il tronco Napoli-Aversa.

Stabilita la verità di queste due posizioni di fatto, io ora mi fo a svolgere la terza parte della mia interpellanza, e devo domandare venia alla Camera se, per avventura, non sarò, quanto è mio desiderio breve, ma è opportuno che si determinino bene gli estremi di fatto, affinchè la Camera possa valutare se fu corretta o no la condotta del Governo, nel caso presente.

Fu fatta, nel 1879, una legge ferroviaria; l'onorevole Di San Donato, il quale, a qualunque partito si appartenga, bisogna convenire che, quando si tratta di cose che riguardano Napoli, è sempre infervorato di santo zelo, l'onorevole Di San Donato insistette perchè in quella legge fosse scritto un articolo, che mi pare abbia il numero 34, con cui è fatto obbligo al Governo di provvedere alla costruzione di una linea direttissima fra Roma e Napoli.

Passarono degli anni; e quell'articolo, cui era servito di base un progetto già fatto dalla Società delle Meridionali; un progetto, il quale riteneva che la nuova linea dovesse essere assolutamente littoranea, per le ragioni che avete udito testè dalla bocca dell'onorevole ministro dei lavori pubblici (ragioni, nella cui valutazione, in questo momento, a me non importa di entrare) quel progetto fu abbandonato. Invece si pensò di soddisfare il debito che veniva imposto al Governo dall'articolo 34 della legge delle costruzioni, debito solennemente raffermao con la legge del 1882; si

pensò di sodisfarlo con una modificazione della linea interna.

Erano così le cose: la linea interna, nella simpatia del Governo, aveva preso la mano sulla linea litoranea. Ed io non intendo discutere se fu un bene o un male.

Però, in questo scorcio di tempo, venne fuori un'altra legge, contro la quale si innalzarono, a coro, le maledizioni del paese e della Camera: la legge sulle convenzioni ferroviarie. Io fui favorevole a quella legge, la votai, lo dico a fronte alta, perchè non sono di coloro i quali recitano il *me poenitet*, dopo aver fatto qualche cosa; io considero bene, come son sicuro che facciano tutti i miei colleghi, prima di fare quello che fo, dopo non sono abituato a pentirmene.

Votai la legge sulle convenzioni ferroviarie, perchè la ritenni e la ritengo buona nell'interesse generale del paese, però ad un patto solo; a patto che il Governo sappia *rigidamente* far obbedire alle disposizioni di essa.

Poichè, se, per avventura, alle disposizioni di quella legge si derogasse, perchè al Governo mancasse la forza, o la volontà di farle scrupolosamente applicare, allora il difetto non sarebbe nella legge, ma negli uomini, i quali sono destinati a farla eseguire.

Ora io apro la legge sulle convenzioni ferroviarie oggi, come l'aprii prima di votarla; e sa, onorevole ministro dei lavori pubblici, in che cosa m'incontro? Ella lo sa assai bene: m'incontro in un allegato A, che è l'allegato per la *Mediterranea*, e trovo questo: LINEE COMPLEMENTARI IN COSTRUZIONE OD AUTORIZZATE: e al n° 3 di queste linee complementari di *prima categoria*, in costruzione od autorizzate leggo: ROMA-AVERSA, 200 CHILOMETRI.

E non basta: volto la pagina, trovo un capitolo intitolato: STAZIONI E TRONCHI COMUNI ALLA RETE MEDITERRANEA ED ADRIATICA; e sa, onorevole ministro, che cosa vi leggo? Leggo che la prima delle stazioni comuni alla rete Adriatica ed alla *Mediterranea* è appunto la stazione di AVERSA. Oh! Dio benedetto! Allora in questa legge delle convenzioni sono stati assicurati due estremi di fatto, cioè che la nuova direttissima deve toccare AVERSA, si chiami direttissima litoranea, si chiami direttissima interna; e che la stazione di AVERSA deve essere comune alla linea *Mediterranea*.

Inoltre si è assodato implicitamente anche una altra varietà di fatto: se la direttissima è destinata a congiungere Napoli a Roma, se nella legge delle convenzioni ferroviarie si dice che questa direttissima debba avere il percorso di 200 chi-

lometri da Aversa a Roma, evidentemente è assodato nello stesso tempo che deve essere utilizzato il tratto Napoli-Aversa, anticamente esercitato dalle Meridionali, presentemente dall'Adriatica.

Nè, per caso, è a supporre che la legge delle convenzioni ferroviarie lasciasse il diritto al ministro, od al Governo, di potere, a libito loro, modificare i tracciati, no. Perchè?

Perchè, onorevoli colleghi, voi dell'antica Camera, che avete studiato e votato questa legge, voi tutti, che ne avete conoscenza, sapete assai meglio di me, che, nel primo articolo del contratto è detto: che si è obbligati alla pura e rigorosa osservanza, non solo del contratto stesso, ma del capitolato e *degli allegati, che ne fanno parte integrante*.

E non basta, c'è un articolo, che mi pare abbia nome 84, del contratto, il quale dà diritto a fare delle variazioni.

Però, leggendo quell'articolo, che fu lungamente discusso nella Camera, la quale portò una modificazione in quello che era nel primitivo contratto, l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole presidente del Consiglio debbono convenire con me che il caso preveduto da quello articolo, non può essere una modificazione di tracciato, e perchè?

Perchè le parole dell'articolo lo dicono chiaro: " il concessionario potrà sempre proporre varianti ai progetti, già approvati, le quali dovranno essere sottoposte alla approvazione del Governo, importino esse, o no, variazioni nei lavori a prezzo fatto. „ Ed è chiaro che questa non può essere variazione di percorso.

Ne volete una prova? La prova voi la trovate nella medesima legge sulle convenzioni ferroviarie; poichè in quello stesso allegato A, di cui vi ho parlato, voi trovate una linea, che era scritta " Cuneo-Nizza. „

Ebbene la Camera, dopo la discussione, che fu fatta, credette che quella linea dovesse essere modificata nel senso di passare per Ventimiglia, e che la si dovesse chiamare linea *Cuneo-Ventimiglia-Nizza*; e fu scritta nell'articolo 105 questa variante, la quale fu il risultato di una lunga discussione della Camera, che modificò il contratto, conchiuso fra il Governo e la Società concessionaria.

Adunque, finora, io ho dimostrato evidentemente due cose: 1° che la Roma-Aversa era nella legge delle convenzioni ferroviarie; 2° che in questa legge era stabilito che la stazione di Aversa dovesse essere comune alle due reti Adriatica e *Mediterranea*; 3° che il Governo non

aveva il diritto di poter modificare il tracciato; non aveva questo diritto, quando toglieva ad uno dei punti segnati dal tracciato medesimo il vantaggio che gli veniva concesso dalle convenzioni ferroviarie e dal contratto di cui fanno parte integrante, secondo le parole del primo articolo, non solo il capitolato, ma eziandio gli allegati.

E dopo ciò a me pare d'aver insieme dimostrato che il Governo non ha fatto buon governo della legge, mandatemi buono il bisticcio; che il Governo non ha eseguita la legge con quella scrupolosa rigidità che sarebbe stata per esso un dovere indeclinabile.

Ma, o signori, alcune volte certe infrazioni alle leggi possono essere suggerite da parecchie ragioni. Si tratta di fare una linea direttissima fra Roma e Napoli; forse, abbreviando il percorso, non potrò io Governo commettere il peccato veniale di non fare eseguire la legge? In tesi generale io dico che il Governo nemmeno questo peccato veniale avrebbe dovuto permettersi. Io immagino che il Governo sia un vaso d'elezione e di perfezione, immune assolutamente da ogni peccato. E poi, costa così poco venire innanzi alla Camera con un disegno di legge, il quale può essere votato, come molte volte abbiamo fatto *a tamburo battente*, perchè il Governo abbia bisogno di venire a recitare il *confiteor*, il *me poenitet*, dopo aver commesso un peccato veniale.

Una seconda ragione che avrebbe potuto indurre il Governo alla variante sarebbe stata questa: l'economia. Immaginate che facendo un tronco Capua-Casalnuovo, si fosse ottenuta una economia, allora è evidente che questa sarebbe stata una buona ragione per la modificazione. Una terza ragione avrebbe potuto consistere nel comodo dei viaggiatori; una quarta avrebbe potuto essere quella di dare il vantaggio della ferrovia a comuni che fino a quel momento non la avevano.

Ebbene, onorevole Genala, io prendo impegno di dimostrare a lei uomo di buona fede, ed alla Camera, che nessuna di queste ragioni hanno potuto suggerire la variante, la quale, secondo la sua confessione, è stata approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed è oggi vagheggiata dalle simpatie del Governo.

Volevate fare il percorso più breve? Ebbene, onorevoli colleghi, la distanza, che separa Napoli da Capua in linea retta, facendo la Capua-Casalnuovo, è di 37 chilometri e mezzo: e sfido l'onorevole ministro a smentirmi su questa prima posizione di fatto.

Invece la distanza che separa Napoli da Capua,

utilizzando il tronco Napoli-Aversa, e facendo un nuovo tronco Aversa-Capua, è di soli 35 chilometri. Due chilometri e mezzo in più di percorso, il che deve essere molto importante; poichè ho udito pur ora dal vostro labbro eloquente, onorevole Genala, dire all'onorevole Di San Donato che era stato scartato il progetto della litoranea, perchè in quel progetto il percorso era di 127 chilometri, mentre la correzione dell'interno è di 124 chilometri. Se tre chilometri interessavano tanto in tutto il percorso fra Napoli e Roma, immaginate che interesse dovete avere nell'abbreviazione di due chilometri e mezzo nel percorso fra Capua e Napoli. Dunque non il percorso più breve.

Ma ci è forse la seconda ragione, la economia? State un po' ad udire, onorevole Genala, come tornano la vostra addizione e la vostra sottrazione. Voi fate il nuovo tronco Capua-Casalnuovo. Quanti chilometri? Sono 25 chilometri e mezzo; a 300,000 lire in media a chilometro, voi avete bell'e fatta una somma di lire 7,650,000. Invece, fatta la rete Capua-Aversa, che percorso avete? Avete 10 chilometri; a 300,000 lire a chilometro, sono 3 milioni.

Quindi, onorevole Genala, voi fate spendere all'erario dello Stato, cioè ai contribuenti d'Italia, di cui noi siamo i rappresentanti ed i vigili custodi, lire 4,650,000 in più. Dunque la seconda ragione, quella dell'economia, nemmeno può giustificare la variazione che avete fatta al progetto, nemmeno può giustificare la cattiva esecuzione della legge.

Ci è però la terza ragione, il comodo dei viaggiatori. Bel comodo! bellissimo comodo! Ci sono due grandi reti, che si chiamano la Mediterranea e l'Adriatica: ma una di queste grandi reti, la Mediterranea, esercita la linea che congiunge Napoli a Roma; ebbene, onorevole Genala, non comprende ognuno, anche se non abbia la levatura superiore della vostra intelligenza, che il comodo maggiore per i viaggiatori sarebbe l'esistenza di una stazione, in cui, scendendo essi dalla rete Adriatica, potessero immediatamente prender la corsa nella rete Mediterranea? E questa stazione esisteva fino ad ora; era quella di Caserta. Ma col vostro progetto questa stazione non esiste più; ed i viaggiatori sono costretti a far questo: (voi dite che vi sia un'economia di tempo e di danaro, ma questa è certamente cosa che avete detta con poca riflessione); i viaggiatori, dico, sono costretti a scendere a Caserta dalla rete Adriatica e andare poi da Caserta a Capua, talchè debbono allungare e non abbreviare il loro percorso facendo quei trasbordi dannosissimi, come ognun sa, e per i viaggiatori stessi e

per le merci. Dunque non esiste la ragione del comodo dei viaggiatori!

Ma avete forse fatto il comodo di nuovi paesi che non avevano fino a questo momento il beneficio della ferrovia?

Nemmeno, onorevole Genala, perchè l'unico paese favorito sarebbe Afragola; Afragola, che ha già una stazione comune a Casoria ed il tramvai per Napoli. Invece col tronco Aversa-Napoli voi avreste dato il beneficio del vapore a non pochi comuni, che rappresentano una quantità considerevole di abitanti, con 20 altri comuni che fanno centro nella città di Aversa, i quali non sarebbero più oltre costretti ad andare da Aversa a Caserta e noi da Caserta a Capua per trovare questa benedetta direttissima che ci conduca a Roma. Dunque? La mia modesta interrogazione è questa: voi avete certamente violata la legge (*Oh!*).

Voi l'avete violata non nell'interesse del percorso, perchè esso col vostro progetto è più lungo; non nell'interesse dell'economia, perchè fate spendere di più 4 milioni e 650,000 lire; non nell'interesse dei viaggiatori, perchè non hanno una stazione comune alle due reti; non nell'interesse delle popolazioni prive fino ad ora del beneficio della ferrovia...

Perchè dunque io vi chiedo, onorevole Genala, perchè avete violata la legge?

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Alla lunga perorazione dell'onorevole Rosano mi è facile rispondere in poche parole; perchè rispondendo a lui che sa già la mia risposta per averla altre volte udita, poche parole basteranno ad esprimere intero ed evidente il concetto della legge e l'opera del Governo.

L'onorevole Rosano parte da quella che i legali chiamano una falsa supposizione; egli suppone che la legge con cui furono approvate le convenzioni abbia stabilito dei tracciati delle strade ferrate, e che quindi abbia vincolato il Governo a seguirli.

Ora, nulla di tutto ciò; anzi, io ebbi cura di dichiarare esplicitamente fin dal primo giorno che presentai le convenzioni, che queste non avrebbero contenuto un solo mezzo chilometro di nuove ferrovie, e che non avrebbero stabilito nessun tracciato; ed infatti le convenzioni non contengono nulla di questo.

Che cosa contengono invece? Contengono l'assegnazione all'una od all'altra delle Società esercenti le reti, delle linee che debbono essere da

loro esercitate con la indicazione delle categorie di queste linee, perchè, secondo che sono di una o di un'altra categoria, sono esercitate a patti diversi.

Per le strade di prima categoria vanno a carico delle Società tutte le spese d'esercizio, per le quali lo Stato deve pagare il 62 e mezzo per cento, mentre per le altre strade non costruite delle altre categorie si fa l'esercizio con un patto diverso, quello delle tre mila lire al chilometro più 0,50 del prodotto lordo.

Che cosa importava dunque di determinare nelle convenzioni?

Importava di determinare quali erano le linee che si davano ad una Società, e quali all'altra; ed in questa categoria fu compresa la Roma-Napoli.

Le convenzioni furono stipulate nel 1884, e tutti sanno che a quell'epoca la questione del tracciato Roma-Napoli non era ancora definitivamente risolta; e le varie interrogazioni che furono fatte, e le dichiarazioni che oggi stesso io ho fatto alla Camera, dimostrano che a quel tempo non vi era alcun tracciato fissato.

Di San Donato. È fissato nella discussione.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di San Donato è fissato nel ritenere che nella discussione si era stabilito il tracciato. Ora io posso assicurare l'onorevole Di San Donato che nella legge del 1882 non fu fissato alcun tracciato; tanto è vero che basta leggere l'articolo della legge, dove si dice che nel fare la strada da Roma a Napoli si potrà approfittare dei tronchi Velletri-Terracina e Sparanisi-Gaeta.

Di San Donato. No, non dice così.

Genala, ministro dei lavori pubblici. La prego di leggere l'articolo.

Di San Donato. Lo legga Lei.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non ne ho bisogno, perchè io ho in mente tutto ciò che interessa le provincie meridionali, che mi stanno molto a cuore.

Di San Donato. Questo cuore io non glielo riconosco.

Presidente. Onorevole Di San Donato, non interrompa.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io potrei dire all'onorevole Di San Donato che è molto più grande il numero dei deputati del Mezzogiorno che sono venuti da me ad insistere perchè tenessi saldo il tracciato della linea interna da Roma a Napoli, che non quello di coloro che propendono per la littoranea sognata in 200 chilometri circa dall'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Ma io prego l'onorevole ministro di non dire cose poco esatte.

Presidente. Onorevole Di San Donato, Ella non ha diritto d'interrompere!

Di San Donato. Io non posso tacere davanti a queste asserzioni.

Presidente. Io la richiamo all'ordine, onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Cominci dal richiamare all'ordine il ministro.

Presidente. È Lei che debbo richiamare all'ordine, perchè si fa lecito di interrompere continuamente.

Di San Donato. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Sta bene; allora solo che gliene concederò facoltà avrà diritto a parlare.

Continui, onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dunque nelle convenzioni non fu stabilito alcun tracciato della strada diretta Roma-Napoli; fu riconosciuto soltanto l'obbligo nella Società esercente, cioè nella Mediterranea, di esercitare la ferrovia Roma-Napoli come strada di prima categoria; chè altrimenti, non figurando come tale nella tabella della legge del 1879 perchè fu autorizzata con la successiva legge del 1882, sarebbe stata esercitata come le altre strade di seconda o terza categoria, e quindi con una formola più onerosa per lo Stato.

Ecco perchè fu inserita questa linea nell'allegato; e non solo per ciò, ma anche perchè la stazione di Aversa rimaneva nelle mani dell'Adriatica; ed era necessario obbligare l'Adriatica a rendere la stazione comune per il caso che la strada fosse passata di là.

Rimaneva dunque piena la facoltà di scegliere quel tracciato che sarebbe sembrato migliore, ed anche di non toccare assolutamente Aversa, quando questo fosse apparso conveniente.

Ma, onorevole Rosano, vuole Ella che il Governo vada a vincolare il tracciato della Roma-Napoli con una Società esercente le strade? Ma quale obbligo aveva il Governo di andare a cercare un vincolo contrattuale con una Società? Col Parlamento esso può avere degli obblighi; ma quando si tratta di tracciati, per i quali il Governo ha sempre insistito per aver intera libertà fino al compimento degli studi, voleva Ella, onorevole Rosano, che il Governo si vincolasse *a priori* fino dal 1884 con una Società, a fissare il tracciato per Aversa, in guisa da non poterlo modificare?

Aggiungo poi che anche per le strade il cui tracciato è fissato per legge, potrebbe sempre il Governo venire davanti alla Camera per domandarne la modificazione.

Il tracciato della direttissima non fu dunque fissato per legge; poichè la legge altro vincolo non impose che quello di fare una più diretta comunicazione fra Roma e Napoli, e il diritto di scegliere il tracciato più opportuno non è stato minimamente vincolato nè dalla legge, nè dalle convenzioni.

Ripeto, le convenzioni non avevano che questo scopo, di obbligare la Mediterranea ad esercitare la linea fra Roma e Napoli come linea di prima categoria, e di vincolare eventualmente l'Adriatica a render comune la stazione di Aversa.

L'onorevole Rosano ha parlato della Cuneo-Nizza-Ventimiglia. Che cosa prova questo? Ve ne sono altre, di strade, la cui denominazione forse nelle convenzioni non è ripetuta con le stesse precise parole della legge. Laddove non si erano adoperate le stesse parole, in alcuni casi fu completata la denominazione perchè qualche deputato mostrò il desiderio che fosse fatto, in altri non fu completata, ma questo non significa niente, giacchè si sa che le linee sono determinate dalla legge del 1877. Posto anche che la linea fosse indicata con la denominazione Cuneo-Nizza invece che Cuneo-Nizza-Ventimiglia, sarebbe stata precisamente la stessa cosa. Questo, sotto l'aspetto legale; e mi pare che non ci sia proprio niente da dire. Ripeto che la legge delle convenzioni, non ha vincolato minimamente la libertà del Governo, il quale non doveva nè poteva render contrattuale il tracciato; e la Camera, votandolo, non ha inteso di votare il tracciato della linea, ma ha inteso invece di assegnare la linea all'una o all'altra Società, e render comune la stazione di Aversa.

Rimane ora la seconda parte, che è quella della convenienza di avere scelta la Capua-Casalnuovo invece che il tronco Capua-Aversa; e l'onorevole Rosano ha cercato di dimostrare, che sarebbe più conveniente andare da Capua ad Aversa, perchè, egli dice, con questo si abbrevierebbe il percorso e si spenderebbe meno.

Ora, nel fatto è precisamente l'opposto: andando da Capua ad Aversa, si allunga la strada almeno di 2 chilometri e la spesa è maggiore. E la spesa è maggiore per una ragione molto semplice ed evidente, che non può sfuggire all'onorevole Rosano.

Egli ha così argomentato: da Capua ad Aversa avete su per giù 10 chilometri; supponete pure che ciascuno di essi costi 300,000 lire, avrete una spesa di 3 milioni; per l'altra ne spenderete 6 o 7. Ma, onorevole Rosano, e quando Lei è

ad Aversa, vuol fermarsi lì? Non vuole andare a Napoli?

Rosano. Sì.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ebbene da Aversa a Napoli ci sono 19 chilometri ad un solo binario: e crede Lei che si possa lasciare con un solo binario la strada che deve servire per la direttissima Roma-Napoli e che deve servire a tutta la rete Adriatica? Bisognerebbe aggiungere altri due binarii, perchè con un solo binario non potrebbe avere la sicurezza e la rapidità dei movimenti che noi ricerchiamo.

Ebbene, aggiunga la spesa di altri due binarii da Aversa a Napoli, cioè a dire per 19 chilometri; tenga conto, oltre a questo, che sotto il Camposanto di Napoli c'è una galleria di 450 metri che bisognerebbe allargare per aver la possibilità di porvi gli altri due binarii; lavori codesti, che per lo meno importerebbero altri cinque milioni, essendo 19 chilometri di strada interamente nuova da farsi con l'ampliamento della galleria sotto il Camposanto di Napoli, o meglio, per una nuova galleria.

Ora, posto il problema così, che cosa ne segue? che questa strada costa notevolmente più dell'altra da Capua a Casalnuovo.

Ma oltre queste ragioni ve n'è un'altra: dovendosi costruire un binario interamente nuovo, sarà meglio farlo passare per luoghi che sono già serviti dalla ferrovia, ovvero andar più diretti da Capua a Casalnuovo e soddisfare così una popolazione di 42,000 abitanti qual è quella di Afragola, di Caivano e di Marcianise?

Evidentemente nel secondo caso il percorso è più breve, la spesa minore e 42,000 abitanti di più sono serviti.

Mi pare dunque che non poteva restare in dubbio il Governo sulla scelta del tracciato; ed ecco perchè fu preferito quello che va da Capua a Casalnuovo.

Aggiungete in via arcisecondaria, (ma è bene dire anche questo), che facendo il doppio binario ci sarebbe stato il servizio comune da Aversa a Napoli. Invece così abbiamo il vantaggio per il pubblico e per entrambe le Società, di evitare le noie del servizio comune e semplificare il servizio stesso.

Quindi, per tutte queste ragioni messe insieme, di percorso minore, di più numerosa popolazione servita con spesa minore, di servizio più libero e più semplice perchè dipendente tutto da una medesima Società, mi pare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, al quale fu sottoposto il que-

sito, non poteva esitare un istante. Ed ecco perchè fu preferito il tracciato Capua-Casalnuovo.

Inoltre, da Casalnuovo a Napoli fu già fatto il secondo binario e si lavora a fare il terzo; e tutto insieme, questo viene a costare alcuni milioni meno che non se si andasse dalla parte di Aversa.

Queste sono, o signori, le ragioni in ordine legale ed in ordine di convenienza, che hanno indotto il Governo a preferire il tracciato del quale ho dianzi parlato. E io credo che l'onorevole Rosano vorrà persuadersi della ragionevolezza di tutto ciò, come, in fondo, si persuasero anche quei signori che a nome di Aversa vennero a parlarvene.

Essi, tutto al più, desideravano un certo avvicinamento ad Aversa, che io sarei stato lieto di concedere, se questo non avesse costituito un allungamento di circa un chilometro e un quarto. E mentre noi spendiamo una forte somma per fare una strada più diretta da Roma a Napoli, se poi, per accontentar tutti, andiamo deviando di qua e di là, noi non raggiungeremo più il nostro scopo. Del resto, io credo che avranno bisogno di fare una fermata a non grande distanza da Aversa, in guisa che a 4 o 5 chilometri possano profittare anche di questa più diretta comunicazione.

Presidente. L'onorevole Rosano ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte avute dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Rosano. Francamente, devo dichiarare che non sono soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro. L'interpretazione che l'onorevole ministro dà alla legge non mi sembra che sia da giurista; ma la credo piuttosto interpretazione da sofista. L'onorevole ministro ha dimostrato che, senza essere avvocato, sa essere sofista nell'interpretazione delle leggi. (*Interruzione vicino all'oratore: È avvocato!*). Bene. Vale a dire che fa l'avvocato anche quando è ministro.

Quanto poi all'altra ragione, fo notare all'onorevole Genala che non si tratta di tracciato. Voi avete i due punti di arrivo e di partenza, Aversa-Roma. Potete variare, fra questi due punti di attacco, tutto il tracciato, ma avete il dovere di obbedire al punto di partenza e al punto di arrivo.

Due delle mie quattro ragioni, le quali vi avrebbero dovuto consigliare ad ubbidire alla legge, non hanno meritato l'onore di una risposta, forse perchè non si prestavano ad una facile risposta.

Le altre due, quella della economia e quella della brevità del percorso hanno avuto una risposta non sufficiente.

La brevità del percorso è un equivoco, onorevole Genala: io la invito a verificarlo, ed allora troverà che la Napoli-Aversa-Capua è 35 chilometri e che la Napoli-Casalnuovo-Capua è 37 chilometri e mezzo.

Dimodochè, col progetto che Ella preferisce, si allungherà il percorso di due chilometri e mezzo.

Questa è la verità vera!

In quanto all'economia, onorevole Genala, Ella deve tener presente che se si parla di armare a doppio binario il tronco Napoli-Aversa, dovrà essere armato a doppio binario il tronco Napoli-Casalnuovo; e dovrà tener presente ancora un'altra cosa, cioè che, con le macchine d'oggi, fino a che l'utile di una ferrovia non superi i 50,000 o i 60,000 franchi a chilometro, può benissimo esser fatto il servizio con un binario solo.

Del resto, onorevole Genala, sa che cosa dicono le male lingue? Mi permetta che le ripeta francamente tutto quello che so.

Le male lingue dicono una cosa, la quale potrebbe in parte esser vera, e lo dimostra una pocoabile confessione che Ella ha fatto nella fine del suo discorso.

Ella ha detto che un'altra ragione può consigliare a mettere da banda il tronco Napoli-Aversa, ed è che il servizio si può fare più comodamente da una Società di una sola rete. Ebbene le male lingue dicono che la verità vera, per la quale è stato preferito il tronco Napoli-Casalnuovo, è questa: che la Mediterranea, figliuola dell'onorevole Genala, creata da lui, e che quindi, come tutte le figliuole, anche un pochino discole, gode da parte del padre (*Rumori*) di un affetto maggiore, che la Mediterranea si annoia a fare il servizio Napoli-Aversa cumulativamente con la Adriatica, e l'onorevole Genala non può vedere questa figliuola prediletta annoiata e dolente. (*Movimenti*).

Questo dicono le male lingue, non lo dico io; ma, a mia volta, ho riferito quello che sento ripetere da loro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato per un fatto personale.

Di San Donato. Altro che fatto personale!

L'onorevole ministro mancando di argomenti per giustificare la sua violazione alla legge, si è permesso di dire che io ho sognato.

Domando se l'onorevole ministro dei lavori pubblici mantenga queste parole.

Nient'altro!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Del resto, onorevole Di San Donato, non trat-

tasi di una parola che possa menomamente offendere la sua suscettibilità.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di San Donato si è chiamato offeso...

Di San Donato. Io non mi chiamo offeso, onorevole ministro; domando se Ella mantenga quella frase... (Oh! oh! *a destra e al centro*).

Presidente. Non interrompano, altrimenti la discussione non procede.

Di San Donato. Non facciamo questi *oh! oh!* (*ilarità*).

Presidente. Onorevole ministro, parli.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di San Donato si è chiamato offeso, non so.... se non è offeso, lusingato...

Di San Donato. Non faccia dello spirito!

Genala, ministro dei lavori pubblici. ...perchè io ho detto che, confrontando la linea di 224 chilometri con un'altra che io ho detto esser nella legge, ho soggiunto che egli ha sognato.

Ora, veramente, non vedo che in questo possa essere qualche cosa di dispiacevole per l'onorevole Di San Donato.

Del resto, egli sa, per lunga esperienza della Camera, ed anche, oramai, per una certa lunga conoscenza di me, che non è mia abitudine di dir mai cosa che possa pungere gli onorevoli colleghi e meno che mai l'onorevole Di San Donato. Quindi, per parte mia, io non solamente non ho voluto dire nessuna parola aspra contro l'onorevole Di San Donato, ma mi sembra che la parola stessa chiarisca la cosa, e non sia menomamente da pigliarsi in cattiva parte, nè da interpretarsi come un giudizio biasimevole che io volessi fare di lui.

Di San Donato. Fatto sta, onorevole presidente, che il ministro ha detto che io, se non ho sognato, ho immaginato; che l'articolo non esiste. Onorevole ministro, legga l'articolo; vedrà che in esso si dice che le linee Sparanise-Gaeta e Terracina-Velletri *potranno essere coordinate*... Badi, non si dice: *utilizzate*.

Anche l'onorevole Depretis ha tortuosamente condotto la questione, dicendo quasi che questa direttissima dovesse da Napoli andare a Sparanise, da Sparanise scendere a Gaeta, da Gaeta salire a Terracina, da Terracina salire a Velletri. Onorevole Depretis, Ella ha la coscienza che questo non è.

Depretis, presidente del Consiglio. Se non è zuppa è pan bagnato.

Di San Donato. Per me, è interamente opposto al vero.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Rosano.

Presentazione di una nota di variazione allo stato di previsione per la spesa del bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1886-87 e di un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

Magliani, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera una nota di variazione al disegno di legge dello stato di previsione per la spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1886-87.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questa nota di variazione alla spesa del Ministero dell'istruzione pubblica, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge intorno all'autorizzazione d'uno speciale concorso dello Stato nella spesa occorrente per i lavori di difesa della spiaggia di Recanati.

Savini. *Deo gratias!*

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Discussione del disegno di legge per modificazioni alla legge 25 giugno 1882, n. 869 sulla bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge per modificazione alla legge 25 giugno 1882, n. 869 sulla bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi.

Si dà lettura del disegno di legge.

De Seta, segretario, legge il disegno di legge: (V. Stampato n. 36-A).

Presidente. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Se nessuno chiede di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

(La discussione generale è chiusa).

“ Art. 1. L'esecuzione delle opere di bonifica classificate in 1^a categoria a senso dell'articolo 12 della legge 25 giugno 1882 potrà essere con-

cessa agli interessati che riuniti in consorzio ne facciano dimanda, e dimostrino di avere i necessari mezzi finanziari.

“ La concessione sarà fatta per decreto reale sopra proposta del Ministero dei lavori pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

“ Per l'amministrazione del Consorzio di esecuzione, e per la direzione dei lavori verrà costituito un Comitato composto dei delegati della provincia, dei comuni e degli interessati, e presieduto da persona scelta dal Governo del Re.

“ Il prefetto della provincia e l'ingegnere capo del Genio civile potranno assistere alle adunanze di questo Comitato.

“ Il numero dei membri che dovranno comporre il Comitato, e il modo di procedere alla loro elezione verranno stabiliti nel decreto reale che accorda la concessione.

“ Le deliberazioni del Comitato saranno soggette alle prescrizioni di legge sulle deliberazioni dei Consigli e delle Giunte comunali. ”

Se nessuno chiede di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 2. Il decreto di concessione stabilirà il tempo nel quale dovranno essere compiuti i lavori e determinerà i casi di decadenza della concessione stessa. ”

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 3. I progetti così di massima come di esecuzione, tanto per la parte tecnica quanto per la parte finanziaria, dovranno essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale sorveglierà anche la esecuzione dei lavori. ”

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 4. Ai Consorzi che avranno ottenuto di eseguire le opere di bonifica di prima categoria, valendosi delle disposizioni della presente legge, lo Stato corrisponderà un'annualità che rappresenti la metà dell'interesse e dell'ammortamento del capitale occorso per l'esecuzione, in conformità dei progetti approvati, delle opere di bonifica.

“ La durata di tale annualità dovrà essere non minore di 25 nè maggiore di 50 anni e sarà determinata nella seguente misura.

per 25 anni	L.	3.50
” 30 ”	”	3.25
” 35 ”	”	3.05
” 40 ”	”	2.90
” 45 ”	”	2.80
” 50 ”	”	2.75

“ Questa annualità potrà essere corrisposta tanto al Consorzio costituito temporariamente per l'esecuzione delle opere, quanto al Consorzio o Consorzi d'interessati nella esecuzione dell'opera stessa, e nel caso di più Consorzi sarà divisa in proporzione della rispettiva quota di spesa, secondo verrà determinato nel decreto di concessione di cui all'articolo 1.

“ Il contributo dovuto per queste opere dalle provincie e dai comuni, a senso dell'articolo 9 della legge 25 giugno 1882, n. 869, potrà pure essere convertito in corrispondenti annualità che comprendano ammortamento del capitale ed interessi.

“ Alle opere di bonificazione, eseguite dai Consorzi a sensi della presente legge, non saranno applicabili nè le disposizioni contenute nel *secondo*, *terzo* e *quarto* alinea dell'articolo 9, nè quelle dell'articolo 11 della legge 25 giugno 1882, n. 869. ”

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 5. Tanto le annualità pagate allo Stato quanto quelle delle provincie e dei comuni, potranno essere vincolate a favore dell'Istituto od Istituti che anticiperanno le somme ai Consorzi ”.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 6. Le opere di bonificazione, eseguite a norma dei precedenti articoli, potranno essere distinte in più parti, e, a mano a mano che ciascuna giungerà a compimento, saranno, ad istanza degli interessati, verificati i lavori eseguiti, in confronto coi progetti approvati e collaudati dal Genio civile, secondo le norme stabilite dalla legge delle opere pubbliche 20 marzo 1865, titolo VI, capo III, ed il pagamento della rispettiva quota annua decorrerà e sarà fatto entro un anno dalla data della collaudazione, la quale

dovrà essere compiuta nei tre mesi successivi all'esecuzione dei lavori.

“ Compiuta l'opera, e proceduto all'accertamento di cui l'articolo 48 della legge 25 giugno 1882, n. 869, saranno fatte la liquidazione finale e la collaudazione definitiva di tutta la bonifica, secondo le norme stabilite dalla legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, ed i proprietari, secondo le norme stabilite dall'articolo 50 della citata legge 25 giugno 1882, provvederanno alla conservazione e manutenzione dell'opera ”.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art 7. Saranno applicabili anche ai Consorzi per bonifiche di 1^a categoria le disposizioni contenute negli articoli 38, 39, 40, 41, 42 e 47 della legge 25 giugno 1882, n. 869 ”.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 8. Per la esecuzione delle opere di 1^a categoria, dove il territorio interessato è per intero compreso nel perimetro di un Consorzio di scolo, già regolato dalle disposizioni del titolo III capitolo IV della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, il detto Consorzio funzionerà anche quale Consorzio speciale di bonifica a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869.

“ Se il territorio interessato nell'opera della bonifica non si trova nelle sovraccennate condizioni, o è diviso fra diversi Consorzi, la costituzione del Consorzio speciale di esecuzione è obbligatoria e sarà fatta per decreto reale ”.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 9. Il Governo sentiti gli interessati, riuniti in uno o più Consorzi, potrà concedere la esecuzione dei lavori di bonifica di prima categoria a private Società e ad intraprenditori.

“ La concessione dovrà essere fatta per decreto reale sopra proposta dei ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, uditi i Consigli provinciali, i Consigli superiori dei lavori pubblici e dell'agricoltura, ed il Consiglio di Stato.

“ Il decreto di concessione, oltre le disposizioni di cui all'articolo 2, stabilirà la somma che dovrà essere dal concessionario depositata nelle Casse

dello Stato a garanzia del mantenimento dei patti convenuti.

“ Le disposizioni degli articoli 3, 4, 5 e 6 della presente legge e dell'articolo 38 della legge 25 giugno 1882, sono applicabili anche alle bonifiche concesse a private Società o ad intraprenditori.

“ Ogni controversia fra gli interessati ed i concessionari e fra questi ed il Governo, colle norme che saranno stabilite nell'atto di concessione, saranno decise col mezzo di arbitri, le cui decisioni diverranno immediatamente esecutorie non ostante l'appello ai Tribunali ordinari che sarà sempre ammesso „.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il Governo ha ripresentato questo disegno di legge tale quale era stato votato dalla Camera dei deputati. Fu anzi questo progetto portato anche al Senato, ma la Commissione da esso incaricata di esaminarlo, mentre ha dichiarato di approvare tutte le disposizioni di esso progetto come erano concepite dalla Camera dei deputati, faceva giustissime osservazioni intorno a questo ultimo comma dell'articolo 9, notando specialmente che con esso si poneva l'arbitrato non solo fra Governo e concessionarii, ma anche fra Governo, concessionarii e privati cittadini; che però oltre a questo, era posto in tal modo l'articolo, che nè si derogava interamente alla giurisdizione ordinaria, nè interamente ci si rimetteva al sistema dell'arbitrato. Insomma, un articolo imperfetto per sè ed ibrido per giunta. Ora, per togliere ogni ostacolo, e nella speranza che questa legge, ritornando al Senato, possa venire da quell'alto Consesso approvata senza ulteriori modificazioni, io pregherei la Commissione e la Camera di volere acconsentire alla soppressione che io propongo, di quest'ultimo comma dell'articolo 9: “ Ogni controversia, ecc. „

Presidente. La Commissione consente in questa soppressione?

Romanin-Jacur, relatore. La Commissione, nel desiderio appunto che la legge possa non incontrare difficoltà nell'altro ramo del Parlamento, accetta la proposta fatta dall'onorevole ministro di sopprimere l'ultimo capoverso dell'articolo.

Presidente. Pongo dunque a partito l'articolo 9 come verrebbe modificato su proposta del Governo accettata dalla Commissione, cioè senza l'ultimo capoverso di cui ho già dato lettura.

Chi lo approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 10. Il contributo dello Stato alla spesa per la esecuzione delle bonifiche di seconda categoria determinato dall'articolo 22 della legge 25 giugno 1882, potrà pure, mediante decreto reale, essere convertito in un'annualità della durata non maggiore di quarant'anni, la quale, per le opere di maggiore importanza, potrà elevarsi fino al limite massimo di lire 1.50 per ogni cento lire della spesa effettivamente fatta per la esecuzione dei lavori di bonifica conformemente ai progetti approvati.

“ Per la decorrenza di questo annualità varranno le disposizioni contenute nell'articolo 6 della presente legge.

“ Però nella concessione di questo contributo il Governo dovrà contenere l'ammontare complessivo della spesa annuale nei limiti del relativo stanziamento in bilancio „.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi lo approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 11. Per la classificazione in prima categoria di nuove opere di bonifica già in corso di esame, a norma dell'art. 12 della legge 25 giugno 1882 è concesso il termine di tre mesi dalla pubblicazione della presente legge „.

Su quest'articolo l'onorevole Buttini ha presentato il seguente emendamento:

“ Per la classificazione in prima categoria di nuove opere di bonifica per le quali già si siano iniziati gli atti di cui nell'articolo 12 della legge 25 giugno 1882 è concesso il termine di sei mesi dalla presente legge. „

L'onorevole Buttini ha facoltà di parlare.

Buttini. Onorevoli colleghi, la lettura di questo articolo mi ha suggerito una doppia osservazione, che tradussi in un emendamento. Prima di tutto mi pare che il termine di proroga ridotto a tre mesi sia troppo breve, e che si corra rischio, mantenendolo entro tale limite, di veder resa illusoria la stessa proroga.

Ciò temo perchè si tratta di incumbenti abbastanza lunghi e complicati, e perchè trovo nella stessa relazione diligentissima della Commissione che le opere pubbliche che dovrebbero poter approfittare del favore di quest'articolo, sarebbero sparse in ben 25 provincie del regno.

Io vedo quindi il pericolo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, spiegando pure il massimo buon volere, non possa, nel solo termine di tre mesi, portare sopra tutte le nuove opere che

aspirano ad approfittare della proroga, il suo maturo e tempestivo esame.

Mira appunto ad ovviare a questo inconveniente una parte del mio emendamento, che perciò spero di veder accettato dal Governo e dalla Commissione.

L'altra parte dell'emendamento risponde poi ad un'altra dubbiozza, che in me deriva dalla locuzione dello stesso articolo: *opere di bonifica già in corso di esame*. Che cosa vuol dire quell'inciso *in corso di esame*, specialmente dopo che la legge di proroga 28 giugno 1885 parlò delle opere *per le quali si compieva già l'istruttoria per i voti emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici*? La legge 25 giugno 1882 dice che, per ammettere opere di bonifica in prima categoria, il Governo sente il parere prima del Consiglio provinciale e poi del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Orbene, le parole *in corso di esame*, malgrado che sia certamente la legge 28 giugno 1882, comprenderanno le sole pratiche che pendono davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, od invece anche quelle che pendono semplicemente davanti al Consiglio provinciale?

L'onorevole ministro non può aver dimenticato i vivi reclami a cui diedero luogo a questo riguardo, pratiche interessanti territori delle provincie piemontesi limitrofi al Po.

Succedette che un'importante pratica di bonifica venne iniziata molto tempo prima che scadesse il termine utile.

Il Consiglio della provincia interessato ebbe a deliberare 8 mesi prima della scadenza, ma lascia la prefettura non la mandò al Ministero; e così non venne comunicata in tempo al Consiglio superiore dei lavori pubblici, o quando fu trasmessa al Ministero il tempo era già scaduto da parecchie settimane.

Io domando se le pratiche di tal genere ed in siffatto stato potranno o non potranno approfittare della proroga? Io ritengo di sì, perchè così vorrebbero esigenze non meno di equità che di rigorosa giustizia.

Credo pure anzi che sia nella stessa intenzione del Governo che debbano approfittarne tutte; ed è precisamente per eliminare ogni dubbiozza che vorrei tolte le parole *in corso di esame* od almeno alle medesime sostituite queste: *per le quali si sono già iniziati gli atti, di cui all'articolo 12 della legge 25 giugno 1882*.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito.

Spirito. Io mi associo alla proposta dell'onorevole Buttini perchè sia allungato il termine di

3 mesi occorrente a che vengano studiate le opere che dovranno essere ancora classificate in 1ª categoria.

Ma non è a questo soltanto che si limita la mia proposta.

Con l'allungare il termine voi non avrete assicurato l'esecuzione di tutte queste opere in tutte le parti di Italia. Al Ministero dei lavori pubblici sono allo studio molte proposte per opere che dovrebbero essere classificate in 1ª categoria; alcune delle quali sono nel Veneto, altre nelle provincie centrali, ed altre nelle provincie meridionali.

Io mi preoccupo appunto delle condizioni nelle quali saranno lasciate queste opere nelle provincie meridionali, dal momento che avremo votato questa legge.

Io dirò francamente alla Camera che la legge del 1882 fu un gravissimo colpo per le antiche bonifiche del Napoletano; c'era però almeno da confortarsi per le nuove bonifiche che si sarebbero fatte secondo la legge del 1882. Ora invece questo disegno di legge, il quale modifica la legge del 1882, secondo me, dà un altro gravissimo colpo anche alle nuove bonifiche del Napoletano.

Ebbene, signori, vi dirò una cosa per la quale mi faccio profeta, ma profeta senza molte difficoltà, cioè che passeranno degli anni e degli anni molti, e voi questa legge non l'applicherete neanche una volta nel Napoletano. E perchè? Perchè v'è un qualche cosa, un fenomeno che io non voglio esaminare, e che altri avrebbe dovuto studiare, ed è questo; che nel mezzogiorno è difficile, e potrei anche dire impossibile, la costituzione di consorzi. È un fenomeno, ripeto, che va studiato, che deriva da moltissime cause, ma è un fatto che non si può mettere in dubbio oggi, e che sarà ugualmente un fatto, quando da qui a molti anni avrete applicata questa legge nel Veneto, dove molti sono i Consorzi e mai nel Napoletano, dove non ce ne sono e non ce ne saranno. Io mi compiaccio di vedere questo interesse dei nostri colleghi del Veneto perchè la legge sia approvata; perchè essi sono sicurissimi che nelle loro provincie sarà applicata immediatamente, appena la legge sarà votata e pubblicata. Invece per noi poveretti non è così! Consorzi non ne abbiamo; in via di costituzione non ce ne sono; e vi garantisco che non ce ne saranno, Dio sa per quanto altro tempo ancora. È un fenomeno, ripeto, che potrebbe essere spiegato, ma che non mi accingo a spiegare; il Governo però che deve studiare le questioni economiche in tutto il paese, in tutte le località, dovrebbe conoscerlo ed averne esaminate le cause,

Dunque, signori, di Consorzi noi non ne abbiamo avuto, non siamo in via di averne, e non ne avremo; ed allora le nostre opere di bonifica, alcune delle quali sono in esame presso il Ministero dei lavori pubblici, in qual modo saranno eseguite? Che voi allunghiate questo termine, è giusto; perciò ho cominciato col dire che io, per il primo, mi associo alla proposta Buttini; e questo perchè siano completamente esaminate queste opere e classificate in prima categoria, quando ne abbiano il carattere. Ma quando avrete fatto questo, non avete fatto nulla se non assicurate i mezzi di esecuzione. Ora se il mezzo di esecuzione non può essere che quello stabilito dal presente disegno di legge, io vi assicuro che voi non avrete più nessuna nuova bonifica nel Napoletano. E così mentre la legge del 1882 sacrificava le antiche bonifiche del Napoletano, le condannava ad essere completate nel modo com'erano state iniziate, cioè a spese dei privati cittadini e senza concorso dello Stato, e ciò soltanto perchè coloro che avevano fatto enormi sacrifici potevano continuare a farne; con questa legge del 1886 che modifica quella del 1882, voi sacrificate ancora le nuove bonifiche del Napoletano, quelle dell'avvenire. Ora domando all'onorevole ministro, il quale deve interessarsi di queste opere di bonificazione dovunque esse siano, come provvederà all'esecuzione di queste opere una volta che saranno classificate in prima categoria, quando per una ragione qualunque questi benedetti Consorzi non sorgeranno nelle nostre provincie del mezzogiorno?

Classificare un'opera in prima categoria, sapete che cosa significa? Significa riconoscere in essa i caratteri dell'articolo 9 della legge del 1882; cioè a dire un preponderante interesse igienico, oppure un rilevante interesse agricolo accompagnato ad un grande interesse igienico.

Ora, quando voi avrete classificate 10, 15, 20 opere in prima categoria, voi avrete detto che ci sono 10, 15, 20 piaghe, le quali debbono essere curate nell'interesse dell'igiene pubblica e nell'interesse dell'agricoltura ad un tempo. Orbene, come farete voi, onorevole ministro dei lavori pubblici, a stare inerte spettatore dinanzi a questo fatto, quando non sorgeranno questi Consorzi i quali sono, secondo la legge che noi discutiamo e dovremo votare, l'unico mezzo per l'esecuzione di queste opere?

Io trovo utile questa legge; la troverei utilissima, santa, se potessi avere la convinzione, che non ho, che essa fosse applicabile egualmente in tutte le parti d'Italia, ma non ho questa convinzione, quindi voterò forse la legge, però senza en-

tusiasmo. La voterò con minore preoccupazione quando l'onorevole ministro mi avrà assicurato che, ove non sorgano di questi Consorzi, non perciò le opere che saranno classificate in prima categoria dovranno essere condannate all'oblio fino a che un ministro non senta il dovere, innanzi a queste opere d'interesse generale del paese, di porvi mano, imponendo dei sacrifici al bilancio dello Stato. Mi assicuri, dunque, l'onorevole ministro, che egli, dove i Consorzi non si costituiranno, provvederà con eguale amore e con sollecite cure alla esecuzione delle opere di bonificazione, che saranno riconosciute di prima categoria: coi mezzi stabiliti da questo disegno di legge, se vi saranno i Consorzi, con altri mezzi ed in altro modo, se Consorzi non ve ne saranno. Cioè, egli non mancherà di provvedere, a norma della legge del 1882, con appositi stanziamenti in bilancio. Quando il Governo mi abbia chiarito questo dubbio e abbia assicurato l'animo mio da questa preoccupazione, ben volentieri darò il mio voto a questa legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. (*Presidente della Commissione*) La Commissione al quesito dell'onorevole Buttini risponde approvando quanto egli propone, cioè elimina le parole "in corso di esame", ed allunga il termine a sei mesi. Così l'onorevole Buttini sarà pienamente soddisfatto senza che per ciò si alteri punto l'economia della legge.

Alle osservazioni dell'onorevole Spirito non risponderò. Riservo la risposta al mio collega il relatore, che studiò molto addentro questo argomento; non posso però lasciar passare l'allusione da lui fatta a regioni; qui trattasi d'interessi generali, nazionali.

Egli ci parlò di Consorzi costituiti e in azione nelle provincie venete, e di Consorzi che non si possono costituire nelle provincie meridionali.

Dirò soltanto all'onorevole Spirito che questa legge, più che alle provincie venete, interessa alle altre provincie d'Italia, e dirò all'onorevole Spirito che nelle provincie venete ben 100,000 ettari furono bonificati e ridotti da paludi a campagne fiorenti per esclusiva iniziativa, opera e spesa di privati, senza concorso del Governo. Io credo che questo spirito di associazione e di iniziativa si sia già risvegliato nelle provincie meridionali, e lo provano le domande che vennero fatte da provincie meridionali per queste bonificazioni.

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

Romanin-Jacur, relatore. Io ho chiesto di parlare

quando l'onorevole mio amico Spirito, dopo aver lasciato supporre che la legge che noi discutiamo non interessi e non possa giovare alle provincie meridionali, ha asserito che le provincie meridionali finora nulla hanno avuto in materia di bonifiche da parte dello Stato.

È mio dovere di ricordare quello che ho già ricordato in altre occasioni: cioè che le provincie meridionali hanno maggior superficie di terreni già bonificati di tutte le altre provincie del regno sommate insieme.

E la verità esige che si ricordi che molte bonifiche erano state già iniziate dal Governo delle Due Sicilie, e sono state poi continuate dallo Stato dopo la proclamazione del regno d'Italia..

Spirito. Chiedo di parlare.

Romanin-Jacur, relatore. Difatti noi abbiamo nelle provincie meridionali oltre 218,000 ettari di terreno già bonificati. Ed al 31 dicembre 1885 si erano spesi per queste bonificazioni oltre 45 milioni di lire. Quelle tra queste bonifiche non ancora completate sono continuate dallo Stato, coi metodi delle leggi napoletane, cioè a spese degli interessati, ma coi sussidi e concorsi si può asserire che presso a poco il concorso da parte dello Stato è ora del 50 per cento della spesa occorrente.

Questa è la verità vera, questa è la condizione dell'oggi.

Ma l'onorevole Spirito dice: voi avete fatto la legge del 1882, e non vi siete curati delle provincie meridionali. Onorevole Spirito, me lo consente, la sua affermazione non è punto esatta. L'onorevole Baccarini, ministro di quel tempo, ha dichiarato, quando si discuteva la legge alla Camera, che, se il disegno di legge fosse divenuto legge dello Stato, egli avrebbe applicata la legge stessa per le bonifiche che si era decretato di eseguire, nello interesse pubblico, con la legge per i lavori idraulici e stradali pel decennio 1881-91.

L'onorevole Genala, appena sostituito, nel Governo, l'onorevole Baccarini, ha curato l'esecuzione di questa promessa; e, con la proposta di legge che riguardava il bonificamento dell'Agro romano, che poi divenne la legge 9 luglio 1883, ottenne che fosse dichiarato che *le spese per l'opere di bonificazione inscritte dal numero 7 al 14, inclusive, della tabella D, annessa alla legge 23 luglio 1881 per lavori straordinari del 1881-91, sarebbero ripartite come quelle delle bonifiche di prima categoria dichiarate dalla legge del 1882, per cui le sole provincie meridionali hanno otto bonifiche, per un importo complessivo preventivato*

di 5 milioni e 298 mila lire che si stanno ora eseguendo con la legge del 1882, la quale non è punto ancora a tutt'oggi applicata in nessuna altra parte d'Italia.

Io non avrei ricordate queste cose, se l'onorevole Spirito non avesse dichiarato che solo per le provincie del mezzogiorno la legge del 1882 non è applicabile. Sta il fatto, invece, ripeto, che la legge del 1882 non è applicata in nessuna parte d'Italia, e lo è soltanto nelle provincie del mezzogiorno, per quelle bonifiche che sono state dichiarate eseguibili con la legge dei lavori straordinari del decennio 1881-91, di cui fu relatore l'onorevole Grimaldi. E queste bonifiche sono precisamente: La Macchia della Tavola (Val del Crati), le paludi Zizimilie, la palude Mondelli, le paludi di Posirastro, la Marina di Catanzaro, il lago di Acquafondata, l'Agro Telesino e la valle del Cervaro e del Candelaro.

Assodato ciò, devo soggiungere che, ad iniziativa dell'onorevole Capo, che faceva parte della Commissione che riferì nella precedente Legislatura, la Commissione ha introdotto un articolo che è pure ora mantenuto nella presente legge, pel quale si lascia libera facoltà alle provincie meridionali, anche per le bonifiche già iniziate, di dichiarare se intendono di continuarle con le disposizioni delle vecchie leggi o vogliono approfittare delle disposizioni della legge del 1882. Cioè, siccome ci sono alcune bonifiche già incominciate, ma di cui taluni bacini formano parte a sé, si dice con questa legge, che per le parti distinte, non ancora incominciate, avranno facoltà gl'interessati di domandare che sia applicata la legge del 1882; e solo l'articolo lascia, come deve, impregiudicati i diritti acquisiti dei singoli proprietari, perchè le leggi napoletane imponevano un contributo agli interessati raccolti entro un certo perimetro, anche prima che i loro terreni fossero bonificati, e ci sono ancora oggi dei proprietari i quali pagano da moltissimi anni continuando ad avere delle paludi, e quindi senza avere conseguito alcun vantaggio dalle opere fin ora eseguite.

Da tutto ciò vede l'onorevole Spirito che assolutamente la legge del 1882 e la legge che noi discutiamo adesso non pongono le provincie meridionali in una condizione diversa da quella delle altre provincie del regno. Se si dovessero asserire i fatti, questi deporrebbero che la legge del 1882 ha già procurato dei benefici alle provincie meridionali, mentre le altre provincie non ne hanno ancora conseguito alcuno, perchè le opere di prima categoria furono, a senso dell'ar-

articolo 12 della legge del 1882 dichiarate tali al cadere dell'anno 1885, nè alcuna di esse fu ancora iniziata.

Ma, dice l'onorevole Spirito, avremo delle difficoltà a formare i Consorzi.

Io, prima di tutto, comincio col non ammettere che queste difficoltà sieno possibili. Non debbo supporre che gl'interessati, che devono essere i primi a dover curare la bonifica delle loro paludi, vogliano assolutamente disinteressarsene, ma, se anche per mala ventura, questo avvenisse, io ricordo all'onorevole Spirito che la legge che noi discutiamo non distrugge la legge del 1882, che rimane intatta, e ciascheduno di noi, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, od in altre, avrà diritto di chiedere ciaschedun anno conto dell'applicazione della legge e potrà chiedere, che nei limiti consentiti dalle nostre finanze, sieno iscritte delle somme per provvedere a quelle bonifiche che non venissero iniziate ed eseguite dagli interessati.

Ho dette queste poche cose unicamente per ristabilire le condizioni di fatto e spero che l'onorevole Spirito potrà, come ha già fatto sperare, votare questa legge senza temere che alcuna parte d'Italia venga per essa pregiudicata (*Bene!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito.

Spirito. Ho detto che la legge del 1882 ha dato un colpo alle antiche bonifiche del Napoletano, e lo ripeto: la risposta dell'onorevole Romanin-Jacur è completamente inesatta.

E quando l'avrò dimostrato, resterà la mia affermazione.

Perchè è completamente inesatta?

Tutte le bonifiche del Napoletano si sono fatte in base di un decreto, legge organica in fatto di bonificamenti, del 1855.

Ebbene, legga l'onorevole Romanin-Jacur quel decreto e vedrà che ivi lo Stato non paga niente.

Romanin Jacur, relatore. Come, non paga niente?

Spirito. Niente! Lo Stato qualche volta soltanto anticipa. Ma chi è che paga davvero?

Pagano gli interessati, pagano le provincie, i comuni, i privati, e pagano una tassa, che è chiamata tassa di bonifica, aggiunta alla tassa fondiaria.

Ha detto l'onorevole Romanin-Jacur che, adesso, lo Stato paga tanto per la esecuzione di quelle opere di bonifica, che quel tanto che paga risponde al concorso per la metà delle spese.

Romanin-Jacur, relatore. Presso a poco...

Spirito. Presso a poco; ma io dico che, nean-

che un centesimo dallo Stato si paga per le spese di quelle opere.

E perchè? Noi abbiamo più volte domandato, e bisogna pur riconoscere che l'onorevole ministro delle finanze rispose accettando la nostra domanda, abbiamo domandato che si faccia una buona volta la liquidazione.

Che significa la liquidazione? Significa che bisogna vedere quanto gli interessati hanno pagato fino ad ora, e quanto ha speso il Governo.

Se gli interessati hanno pagato di più, è giusto che il Governo rimborsi i privati del di più che hanno pagato; ma se i privati hanno pagato di meno, onorevole Romanin-Jacur, il Governo ha il diritto di dir loro: continuate a pagare, fino a che non avrete coperto tutte le spese occorrenti per la costruzione di queste opere di bonifica.

Quindi vede l'onorevole relatore della legge che lo Stato non ha pagato fino ad ora, e non pagherà mai, neanche un centesimo, per le opere di bonificamento del Napoletano, quando a voi piacque di dire con la legge del 1882 che il concorso del Governo si doveva darlo a coloro che non avevano fatto alcun sacrificio, ma si doveva negarlo a coloro che di sacrifici ne avevano fatti, e molti. Si disse loro: continuate pure nella via dei sacrifici, i beneficii sono dovuti ad altri.

E se l'onorevole relatore ha detto che la maggiore estensione di suolo bonificata, sta nelle provincie napoletane, questo è merito nostro, in quanto che tutto si è fatto a nostre spese soltanto, anche dopo che la legge del 1882 ha riconosciuto un principio di economia importantissimo, che cioè in queste opere le quali hanno un interesse igienico di primo ordine, debba concorrere lo Stato.

Dunque resta la mia affermazione che la legge del 1882, non solo non ha favorito, ma ha peggiorato le condizioni delle antiche bonifiche del Napoletano.

Ha detto l'onorevole Romanin-Jacur che vi sono alcune bonifiche che sono fatte a norma della legge del 1882; ed io questo non l'ho negato; quindi egli ha detto qualche cosa di perfettamente inutile, se me lo permette.

Quando si è votata la legge del 1882, già erano studiate al Ministero dei lavori pubblici alcune opere di bonificamento per tutte le parti d'Italia; se ne trovavano studiate alcune anche pel Napoletano, sicchè poterono entrare nella tabella *D* della legge del 1882, tanto le bonifiche del Napoletano, quanto quelle di altre provincie d'Italia; e quelle bonifiche sono in corso di esecuzione.

Ma si comprendeva bene che quelle non erano

tutte le bonifiche di prima categoria; ecco perchè venne formulato l'articolo 12 di quella legge, il quale stabilì che per tre anni bisognava studiare e classificare quelle altre opere che potessero avere i caratteri di opere di prima categoria.

Ora è di queste altre che ho inteso parlare, quando ho detto che la legge del 1882 ha peggiorato le condizioni delle antiche bonifiche napoletane, e questo disegno di legge è destinato a rendere anche più tristi le condizioni delle future bonifiche delle nostre provincie.

Ha detto l'onorevole Romanin-Jacur che egli non crede a questa difficoltà della costituzione dei Consorzi nel Napoletano. È un'affermazione la sua; accanto alla sua sta la mia; ma la mia è sorretta, onorevole collega, relatore della legge, dal fatto. E voglio dargliene ancora una prova.

In questa stessa relazione, opera dell'onorevole Romanin-Jacur, io veggio una statistica importante riguardante i Consorzi d'irrigazione. È una benefica legge che abbiamo votato qualche anno fa, la quale oggi è in esecuzione. Per effetto di questa legge lo Stato ha dato un concorso di oltre 7 milioni a Consorzi, che irrigano ettari 175,616.

Ebbene, o signori, per quanto figurano le provincie del mezzogiorno in questi 175,616 ettari? Figurano per 300 ettari soltanto! Ed il concorso dello Stato si limita ad alcune centinaia di lire! Ora questo a che è dovuto? Siamo schietti. È dovuto a due grandi cause. La prima si è che noi abbiamo poca acqua.

Lugli. Ecco la ragione.

Spirito. Non è questa soltanto, onorevole Lugli; essa è una delle ragioni. Ma ve n'ha una seconda ed è questa, che noi non abbiamo Consorzi, ed incontriamo difficoltà enormi a costituirli. Abbiamo poca acqua, è vero; ma pure abbiamo anche noi fiumi che potremmo incanalare a beneficio dell'agricoltura. Ebbene, si è tentato di farlo qualche volta. Lo si è tentato anche nel mio collegio, ed io mi vi sono adoperato con tutta l'opera mia. Abbiamo un fiume importante, il Sele, di cui si è più volte progettato l'incanalamento a scopo d'irrigazione; ebbene, si è potuto costituire un Consorzio? No. Dunque vedete bene che due sono le ragioni di questo fatto importante, che ho voluto denunciare alla Camera: l'una è la scarsità dell'acqua, l'altra la difficoltà enorme a costituire questi Consorzi.

Ora, se questo è il fatto permanente, di cui le cause sono parecchie, e sono note, specialmente ai nostri governanti; conchiuderò come ho conchiuso dapprima: applaudo alla legge, e se essa tornerà più benefica in una parte d'Italia, anzichè in

un'altra, non sarò io a dolermene, o signori: anzi voterò assai volentieri perchè sia assicurato questo beneficio ad alcune delle contrade dello Stato: ma dovete permettere che io mi preoccupi anche della condizione, in cui queste opere sono lasciate nelle mie regioni.

Ora, mentre sono sicuro che, come finora non si son potuti costituire questi consorzi, non se ne costituiranno neanche per l'avvenire, domanderò ancora una volta all'onorevole ministro dei lavori pubblici: se questo è il solo mezzo che il Governo propone per la costruzione di queste opere di bonificazione di prima categoria, poichè allora le opere nuove nel Napoletano voi le lascerete eternamente, Dio sa per quanto tempo ancora, ineseguite.

Poichè questo non è giusto nel nostro interesse, non è giusto neanche nell'interesse generale del paese, ho il diritto di domandare al Governo: in qual modo si provvederà quando il fatto darà ragione a queste mie dolorose previsioni?

Ecco perchè io attendo, più che dal presidente e dal relatore della Commissione, una risposta rassicurante dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Romanin-Jacur, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Romanin-Jacur, relatore. L'onorevole Spirito ha dichiarato, se bene ho compreso, in questa sua replica che è disposto a votar la legge quasi volentieri.

Io spero che anche il quasi lo toglierà dopo le poche cose che mi permetto di dire e che non avrei aggiunte se egli non avesse attaccate di inesattezza le mie dichiarazioni.

Se veramente nelle provincie meridionali oggi le bonifiche non fossero fatte col concorso dello Stato, io domando all'onorevole Spirito ed alla Camera perchè Governo e Commissione si sarebbero accordati per proporre l'articolo 13 il quale dà facoltà, anche per le bonifiche in corso, di continuare ad eseguirle od a mente delle leggi napoletane o con le disposizioni della legge del 1882.

L'articolo 13 è sotto gli occhi di tutti gli egregi colleghi presenti a questa discussione.

Ora noi della Giunta abbiamo precisamente studiata, come era dover nostro, la questione e siamo arrivati a questa conclusione: che in effetto il contributo che oggi lo Stato assegna alle provincie meridionali corrisponde presso a poco al 50 per cento che è stabilito con la legge del 1882 per le bonifiche di prima categoria; d'onde le conclusioni precisate nell'articolo 13. E ad esse siamo arrivati anche perchè in una cosa consento

coll'onorevole Spirito, cioè: che il metodo delle bonifiche nelle provincie meridionali, portato dalle leggi napoletane, è un metodo che crea delle difficoltà gravissime per la esazione dei contributi, obbligando gl'interessati ad anticipare delle somme con tardissima rifusione e senza nessun interesse. Noi abbiamo proposto quell'articolo 13 perchè crediamo che così indirettamente l'applicazione della legge del 1882, anche alle bonifiche in corso, riuscirà veramente vantaggiosa alle provincie meridionali. Del resto l'onorevole Spirito dimentica che nell'ultimo decennio lo Stato impiegò nelle bonifiche delle provincie meridionali 10 milioni, mentre 5 milioni sono stati spesi per le bonifiche delle provincie toscane, che stanno a carico quasi esclusivo dello Stato, e 150,000 lire sono state spese nelle altre provincie del regno nelle quali pure vennero bonificati quasi 200,000 ettari di terreno a tutto carico degli interessati.

Ora io conchiudo assicurando l'onorevole Spirito che egli può votare questa legge con tranquillità coscienza contribuendo a dare un beneficio grandissimo anche alle sue provincie, mentre ho l'onore di ripetergli che per essa non si distrugge la legge del 1882, e se, ciò che non mi auguro, non si potessero costituire dei Consorzi nelle provincie del mezzogiorno, il Governo troverà modo di applicare egualmente la legge anche in quelle provincie, dappoichè la legge del 1882 fu votata dal Parlamento per due grandi pubblici interessi: quello di bonificare le paludi, la cui esistenza riesce dannosa all'igiene delle popolazioni, e l'altro di giovare all'incremento ed allo sviluppo della nostra agricoltura.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Intorno all'articolo in discussione l'onorevole Buttini ha proposto un emendamento che è stato accettato dalla Commissione, e che accetto io pure.

L'onorevole Spirito poi ha chiesto al Governo una dichiarazione intorno all'esecuzione delle bonifiche di prima categoria che sono state o saranno classificate come tali in conseguenza della legge del 1882 e dalla legge che ora è in discussione, se, come spero, essa diverrà legge anche col voto dell'onorevole Spirito. La mia dichiarazione sarà molto esplicita.

Lo scopo che il Governo ha avuto dinanzi nel presentare l'attuale disegno di legge è stato questo: invece che eseguire esso le opere, queste si faranno dai privati, anticipando tutte le spese, salvo a farsene fare il rimborso per la parte spettante al Governo; essendo forse più naturale che i pri-

vati riuniti in Consorzio per la necessità delle cose eseguiscano essi stessi le opere, ed il Governo venga in soccorso per quella parte che riguarda l'interesse pubblico nella misura già stabilita nella legge del 1882, cioè del 50 per cento mediante un'annualità.

Quindi, primo concetto, che i privati facciano le opere e che il Governo sussidi queste opere; secondo concetto, che resti fermo in ultimo risultato il riparto della spesa. Come è detto nel principio della relazione del Governo, per le opere già classificate di prima categoria in seguito alla legge del 1882 e per quelle poche che sono in corso, si andrà a circa 120 milioni, cifra che potrà anche crescere in effetto, come pur troppo avviene per opere di questa natura.

Come si fa ad assicurare la esecuzione di queste opere, importanti circa 120 milioni?

Evidentemente non si può indugiare un mezzo secolo l'esecuzione di esse, ma converrebbe farle in 10 o 15 anni. Per farle, si capisce che bisogna stabilire 8 o 10 milioni annui nel bilancio dello Stato per opere di bonifica.

Può il bilancio dello Stato sopportare questa spesa?

Ecco una difficoltà grande, che nessuno conosce meglio della Camera, la quale ha assistito ad una lunga discussione finanziaria, ed ha raccomandato al Governo di non accrescere troppo le spese.

Ma, d'altra parte, si può indugiare la esecuzione di queste opere? È egli conveniente rimandarle alle calende greche?

No davvero; e per la importanza igienica, o per la importanza agricola che esse hanno.

Bisognava dunque trovare la via di uscire; e la via fu trovata ammettendo l'anticipazione per parte dei Consorzi; anticipazione da ammortizzare in una una lunga sequela d'anni, che, secondo il Ministero, doveva essere 40, e secondo le proposte della Commissione va da 25 a 50, lasciando ai Consorzi la scelta di un tempo più lungo o più breve.

Ma questa legge non distrugge quella del 1882.

Essa vuole venire in aiuto, ed assicurare, con una efficacia aggiunta a quella del 1882, le bonifiche di 1ª categoria.

Quindi, le bonifiche delle quali parla l'onorevole Spirito, possono essere eseguite o da Consorzi direttamente o da imprese col consenso dei Consorzi, perchè un'impresa può formarsi ed assicurare la bonifica a tutto suo rischio e pericolo, consenzienti gli interessati secondo la nuova legge; ovvero pos-

sono essere fatte dallo Stato nei limiti delle forze finanziarie del bilancio secondo la legge del 1882.

Ecco quale è la situazione di fatto. Oggi non abbiamo che una via per eseguire le bonifiche; approvata la legge noi ne abbiamo due altre che ci vengono in aiuto.

Io anzi osservo all'onorevole Spirito che, approvata questa legge, in una buona parte d'Italia i consorzi stessi metteranno mano alla esecuzione di queste opere; e spero che ciò succederà anche nelle provincie del mezzogiorno, le quali fino ad ora non hanno avuto un eccitamento grande alla costituzione dei consorzi. Ogni giorno che passa cresce anche nel mezzogiorno l'interesse di migliorare i propri terreni. Vedo con quanta facilità si costituiscono ora consorzi di comuni, mentre per lo passato era cosa tanto difficile; e i consorzi di comuni e di proprietari per le bonifiche diverranno tanto più facili a formarsi, quanto più agevole sarà il trasporto delle loro derrate, quanto più facili i loro mercati, quanto più tenue l'interesse del capitale che essi devono pagare.

Ora, sotto tutti questi aspetti c'è un grande miglioramento in Italia, e segnatamente nell'Italia del mezzogiorno. O perchè dunque l'onorevole Spirito vuol supporre, che questa mezza parte d'Italia sarà impotente a creare quei Consorzi, che pur si son fatti nei tempi andati in condizioni più difficili, senza gli eccitamenti di una legge importante come questa?

Io dunque porto ferma convinzione che anche nelle provincie del mezzogiorno si formeranno i Consorzi; ma se per disgrazia non si formassero, la legge del 1882 non è abolita, ed il Governo veglierà; e là dove per le condizioni locali non sia assolutamente possibile di ottenere l'opera compiuta direttamente, dagli interessati stessi, certamente il Governo potrà esso stesso eseguirla. Ma io, ripeto, mi auguro, e non soltanto per una ragione idraulica e per una ragione economica, ma per una ragione direi politica che l'energia si diffonda dovunque, e che gli interessati pensino essi stessi a soddisfare ai propri bisogni; ciò che potranno fare anche meglio e più rapidamente, di quel che non possa fare l'amministrazione dello Stato. *(Ai voti! ai voti!).*

Presidente. Pongo dunque a partito l'articolo 11 modificato come segue:

“ Art. 11. Per la classificazione in prima categoria di nuove opere di bonifica, a norma dell'articolo 12 della legge 25 giugno 1882, è concesso il termine di 6 mesi dalla pubblicazione della presente legge. ”

Onorevole Buttini, come vedo, il suo emendamento è stato accolto.

Chi approva quest'articolo così modificato, è pregato di alzarsi.

(È approvato).

“ Art. 12. Per le bonifiche di 1ª categoria che si faranno con le disposizioni della legge 25 giugno 1882, n. 869, il contributo delle provincie, dei comuni e dei privati, fissato dall'articolo 9, sarà portato al limite massimo stabilito quando ridotto a misura minore non raggiungesse l'intero ammontare delle rispettive quote obbligatorie di concorso in un quinquennio. Potrà durare anche dopo compiuti i lavori fino a raggiungere complessivamente un periodo di 50 anni. Oltre il detto periodo ogni eccedenza ricadrà a carico dello Stato. ”

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 13. Quando gli interessati riuniti in Consorzio, a sensi dell'articolo 1 della presente legge, ne facciano domanda, il Governo del Re potrà concedere che tutte quelle opere di bonifica non ancora iniziate e che si dovrebbero eseguire nelle provincie meridionali in forza delle leggi speciali tuttora vigenti dell'ex regno delle Due Sicilie, vengano eseguite con le disposizioni della presente legge. Però il diritto dello Stato di essere rimborsato, dietro liquidazione che sarà fatta, delle somme anticipate per conto degli interessati rimarrà intatto, e l'atto di concessione determinerà i modi ed il tempo della rifusione. Le tasse speciali esatte in quelle provincie cesseranno col primo giorno dell'anno seguente al decreto di concessione.

“ Gli interessati nelle dette bonifiche, obbligati a tasse speciali fin dall'iniziamento delle relative opere, a termini delle leggi speciali dell'ex regno delle Due Sicilie, liquideranno fra di loro i rispettivi conti e stabiliranno la forma di contributo per le opere da eseguirsi nell'intento di provvedere a che, con l'applicazione di questa disposizione, non rimangano pregiudicati i diritti già acquisiti dai proprietari dei terreni non ancora bonificati, e la cui bonificazione verrà intrapresa. ”

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 14. Ai Consorzi legalmente costituiti, che godano dei privilegi fiscali per l'esazione dei contributi consorziali, a vece dell'ipoteca, è data facoltà di vincolare le rate delle tasse a garanzia dei mutui contratti sia per la esecuzione di nuove opere di bonifica, che pel complemento di quelle già esistenti, nonchè per la conversione dei debiti fatti anteriormente alla legge del 25 giugno 1882. Questi mutui non possono essere stipulati che dopo la preventiva approvazione da parte della Deputazione provinciale, il cui decreto sarà allegato al contratto e ne formerà parte integrante. ”

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Genala, ministro dei lavori pubblici. A semplice chiarimento proporrei di aggiungere alla 5ª riga là dove dice: “ è data facoltà di vincolare le rate delle tasse a garanzia dei mutui contratti ” le parole: “ cogli istituti. ”

Presidente. Allora dovrà dirsi: “ è data facoltà di vincolare le rate delle tasse a garanzia dei mutui contratti con gli Istituti sia per la esecuzione, ecc. ”

Pongo a partito l'articolo 14 così modificato.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 15. Nel caso dell'articolo precedente qualora l'amministrazione dei Consorzi mutuatari ometta per qualsiasi motivo d'imporre sui fondi consorziali i contributi necessari, per estinguere le passività predette, la Deputazione provinciale stanzierà di ufficio la somma corrispondente nel bilancio del Consorzio, e provvederà per la riscossione a mezzo degli esattori comunali, o di un esattore speciale, mettendo le spese occorse per questa operazione a carico del Consorzio. ”

Se nessuno chiede di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

“ Art. 16. Il Governo del Re potrà anticipare la quota di spesa spettante ai Consorzi padani nella costruzione del canale da Fossa Polesella a Cà Cappello, convenendo coi medesimi per la rifusione in annualità non superiori al decimo od all'ottavo della tassa principale e fermo il concorso prescritto dalla legge 23 luglio 1881, n. 333. ”

Se nessuno chiede di parlare, pongo a partito quest'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(È approvato).

L'onorevole Turbiglio Giorgio propone questo articolo addizionale:

“ Il concorso dello Stato delle provincie e dei comuni nei modi prescritti dalla presente legge si estenderà anche a quelle opere che saranno fatte in aggiunta alle bonifiche aventi carattere di prima categoria, già eseguite o in corso di esecuzione, ma che non possono dirsi ancora compiute a senso degli articoli 3 e 8 della legge 25 giugno 1882, fermo per le spese già eseguite di primo impianto il disposto dell'articolo 60 della legge. ”

L'onorevole Turbiglio Giorgio ha facoltà di svolgere la sua proposta.

Turbiglio Giorgio. Ho proposto un articolo di legge, ma mi accontenterei anche di una semplice risposta, purchè benigna, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io intenderei col mio articolo di provocare la spiegazione di un dubbio, il quale rimase dopo la promulgazione della legge del 1882, e che minaccia di perpetuarsi con la nuova legge che ora stiamo votando. Intendo cioè di dare una legislazione a molte delle bonifiche che noi abbiamo vedute eseguirsi prima d'ora, le quali, con la promulgazione della legge attuale, sarebbero poste addirittura fuori del diritto comune.

Mi spiego. Vi sono bonifiche in Italia, sorte da iniziativa privata e senza il concorso del Governo o di altri enti, che ebbero origine da leggi speciali, le quali si contentavano di prescrivere ai concessionari il prosciugamento dei terreni che prima erano paludosi.

Con la nuova legge del 1882 le esigenze del legislatore furono maggiori; e le bonifiche non si ritennero tali se non allorquando al prosciugamento delle paludi si aggiungesse la costruzione delle strade per mettere in comunicazione il territorio bonificato coi centri abitati e la condotta dell'acqua potabile, indispensabile per i coloni e per gli animali.

Orbene: le bonifiche che sorsero sotto l'impero delle leggi precedenti, (e che erano compiute, ai sensi di quelle leggi, semplicemente col prosciugamento meccanico) ora si trovano di fronte ad una legge nuova (la legge del 1882), la quale, agli articoli 3 e 8, prescrive che non s'intende bonifica compiuta quella la quale, oltre il miglioramento agrario, non abbia le strade e l'acqua potabile.

Siffatte bonifiche sono o non sono compiute? Non lo sono, perchè la legge del 1882 le dichiara imperfette per mancanza di strade e di acqua potabile. E chi le compirà? Lo stesso Consorzio forse che ha fatto la bonifica secondo la legge antica? Ma quel Consorzio ha compiuto l'opera propria; quindi è necessario che l'opera di complemento a quelle antiche bonifiche (le quali sono sancite in forza delle leggi precedenti) venga sanzionata dalla legge nuova.

Osservate, onorevoli colleghi, in quali deplorabili condizioni si trovino i terreni bonificati con le leggi antiche.

Essi sono prosciugati, è vero; ma si trovano in mezzo a lande deserte, senza strade per andare ai capoluoghi dei comuni, e senza acqua potabile: prive cioè del più indispensabile elemento di igiene e salubrità pubblica.

Cito, ad esempio, le bonificazioni dei circondari di Ferrara, dove, da 3 anni, costantemente, e nelle stesse località, si produce il morbo colerico, che tutti dichiarano dipendere essenzialmente dalla mancanza di acqua potabile. Voi avete fatto la bonifica in quelle valli, con la legge del 1875; ma voi avete, colla imperfezione di quella legge, rovinata la vita di coloro che abitano nelle valli or prosciugate. Come si provvede a riparare questo inconveniente? Col portare l'acqua potabile in quei luoghi. Ma chi ve la porta? Forse i proprietari, già rovinati dalle spese dell'antica bonifica? Evidentemente, essi faranno anche questo indispensabile sacrificio. Ma quando? Quando voi diate ai proprietari quel concorso e quell'aiuto che date a tutti gli altri proprietari che ora intendono far nuove bonifiche.

Ai Ferraresi è stata applicata, onorevoli colleghi, la massima contraria a quella che troviamo sancita nel diritto civile: *Jura diligentibus subveniunt*. Da noi, i diligenti, che si affrettarono a bonificare, ebbero la peggio: perchè ai diligenti toccò di far la bonifica senza il concorso dello Stato.

Fortunatamente, essi non furono diligenti che per metà; ed oggi, che hanno prosciugato, a totali loro spese, la malsana palude, oggi, per lo meno, che hanno compiuto l'opera, a senso della legge antica, si rivolgono al Governo, e dicono: per la parte di bonifica che è ancora incompiuta, dato anche a noi il soccorso che date alle nuove bonifiche.

Questa è la ragione dell'articolo da me proposto e sul quale spererei vivamente di avere l'appoggio dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Noti l'onorevole ministro, che la questione

fu già trattata (non ho bisogno di dirlo a lui che era presente a quella discussione, mentre io non vi ero, la questione fu già trattata nel marzo del 1885) quando, per la prima volta, si portò questa legge dinnanzi alla Camera. Allora si propose dall'onorevole mio collega ed amico il deputato Gattelli un articolo, mediante il quale il Governo era invitato a portar soccorso ed aiuto anche a quelle bonifiche le quali erano state compiute sotto precedenti legislazioni.

Giustamente l'onorevole ministro rispose che la legge non poteva avere effetto retroattivo; e dal momento che vi erano stati degli ardimetosi, i quali avean creduto di tentare una colossale bonifica senza l'intervento e l'aiuto del Governo, essi sopportassero l'effetto disastroso del loro coraggio. Ma, allorquando l'onorevole Gattelli domandò per lo meno che alle bonifiche in corso il Governo desse aiuto, e le comprendesse fra quelle di prima categoria, per quanto vi era ancora da compiere per perfezionarle a senso della nuova legge, sorse l'onorevole ministro delle finanze, il Magliani, il quale dichiarò che in questa parte egli riteneva giusta l'osservazione dell'onorevole Gattelli.

Non ho sott'occhio la relazione di quella seduta del Parlamento (parmi del 6 aprile del 1885); ma la vidi testè, e riscontrai che in essa l'onorevole Magliani disse che, quanto alle bonifiche compiute, non credeva che nè il Ministero, nè la Commissione, potessero accettare d'aiutare coloro che le compirono a proprie spese; ma quanto alla parte che ancora restava da compiersi, egli, il ministro delle finanze, credeva che fosse giusta la domanda; ed in questa parte dichiarò che l'avrebbe appoggiata, se non gli fosse sorto il dubbio tecnico del dove terminavano le opere compiute, e dove avessero principio le opere ancora da farsi.

Or bene, onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici, le bonifiche alle quali io alludo, e per le quali ho presentato il mio articolo aggiuntivo, hanno limiti nettamente tracciati tra il compiuto e l'ancora da compiersi. Sono bonifiche fatte con leggi speciali che provvedevano solo al prosciugamento idraulico; sono compiute da parecchi anni; ma hanno ancora una parte essenziale da compiere, quella igienica, quella soprattutto che provvede all'acqua potabile. Per questa parte almeno, che non importerà un grande sacrificio, nè una grande spesa per le finanze dello Stato, per questa parte almeno, mentre avete arricchiti i proprietari, prosciugandone le terre, pensate a salvare anche le vite dei coloni, dando ad essi il soccorso dell'acqua potabile, la quale

renderà compiute, nel senso igienico, le grandiose bonifiche di cui vi ho parlato.

Se le risposte, che attendo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, saranno quali ho il diritto di aspettarmi dalla equanimità sua, sarò lieto di ritirare l'articolo di legge da me proposto (*Benissimo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. (*Presidente della Commissione*) È certo che nelle bonificazioni che furono ultimate per l'addietro a scopo idraulico, cioè per liberare i terreni dagli stagni e dalle acque, sorge ora vivo il bisogno delle irrigazioni in alcune, e dell'introduzione dell'acqua sana e viva per soddisfare in molte ai bisogni domestici degli abitanti. Ma, per le irrigazioni noi abbiamo già votata una legge, che assicura il concorso dello Stato nelle opere di irrigazione; questa legge ha prodotto già i suoi benefici effetti, e ne produrrà, in seguito, molti altri quando le popolazioni veramente lo vogliono e vi si prestino.

Quanto alla concessione dell'acqua, per soddisfare ai bisogni domestici, ai bisogni degli abitanti, e per scopo igienico, poco fa, in principio di questa tornata, il ministro di agricoltura e commercio promise di presentare, al più presto, un disegno di legge per facilitare appunto la concessione delle acque a scopo di igiene pubblica, cioè per rendere viva e salubre l'acqua necessaria agli abitanti ed agli animali.

Quindi, credo che l'onorevole Turbiglio Giorgio possa contentarsi, per ora, della legge vigente sulle irrigazioni e della promessa, fatta dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio, di presentare un disegno di legge che agevererà il soddisfacimento dei bisogni da esso indicati per la bonificazione del primo circondario ferrarese.

Non complichiamo questa legge, la quale ha bisogno di essere sollecitamente approvata, e che è desiderata da molte provincie.

Non prolunghiamo questioni già risolte; non ne introduciamo delle nuove; votiamo la legge e faremo un beneficio al paese, ai privati ed alle provincie; beneficio, però, che sarà caramente pagato dallo Stato. Contentiamoci, e non vogliamo di troppo dallo Stato; altrimenti andremo a finire in un bello e buono comunismo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Turbiglio ha chiesto che in occasione di

questa legge si inserisca, dietro sua proposta, un articolo per dare, in certo modo, una interpretazione autentica ad un articolo della legge del 1882.

E questo dovrebbe risolvere una questione speciale; se cioè una società, la quale ha compiuto quasi interamente la sua bonifica, ma che, per compierla, deve ancora eseguire talune opere che sono indiscutibilmente di bonifica perchè come tali caratterizzate dalla legge del 1882, possa invocare la legge del 1882, quantunque la bonifica sia stata fatta per una legge speciale. Ora egli proporrebbe di risolvere il quesito con un articolo, e di risolverlo affermativamente.

Io sarei lietissimo di poter rispondere in modo favorevole alla proposta dell'onorevole Turbiglio, ma egli comprenderà che non mi è possibile di improvvisare per tal modo la soluzione di questa questione. Per decidere se nel caso da lui citato della bonifica ferrarese, si possa, per l'opera ancora da compiere, applicare oppur no la legge del 1882, sarebbe anzitutto necessario che avessi sotto gli occhi la legge che ne ha fatto la concessione; che conoscessi fin dove l'opera è stata fatta; quali precisamente sono le opere che ancora non sono compiute; se queste sono di bonifica; se sono di tal natura e tanta importanza che ad esse si possa applicare la legge del 1882. Da ciò si vede quante questioni implica la sua proposta; e vogliamo noi risolverle proprio con una sciolata, se mi si consente la parola?

Ora io vorrei dire all'onorevole Turbiglio: comprendo la ragionevolezza della sua osservazione; comprendo che la legge del 1882 dev'essere interpretata secondo il suo spirito, che non è uno spirito fiscale di limitare artificiosamente con una interpretazione restrittiva l'applicazione della legge; ma la legge, però, è come sta scritta. Interpretiamola, ma non improvvisamente con un improvviso articolo di legge.

Se l'onorevole Turbiglio per parte sua consente, il Governo sarà lieto di prendere in esame la domanda, che ancora non è stata fatta, per quanto io sappia, dal Consorzio o da chi ha dovuto compiere la bonifica; e vedrò se per quelle opere di bonifica che non sono ancora compiute, si riscontreranno i caratteri che la legge del 1882 esige perchè lo Stato venga in loro soccorso.

Quando ciò si verifichi, allora avremo le due vie aperte di venire in suo aiuto: o col concorso del capitale, o col concorso del tanto per cento del capitale che fosse per spendersi; ma a voler risolvere così improvvisamente la questione, è un

po' difficile di vedere lì per lì tutta la portata di un articolo simile, il quale per natura sua, come disposizione di legge, piglia carattere generale. Quindi io non sarei proprio in grado di potere ora rendere conto a me stesso, nè di dare conto alla Camera, di tutte le conseguenze che possono derivare per le finanze dello Stato da un articolo di simile natura.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattelli.

Gattelli. (*Della Commissione*) Avendo l'onore di far parte della Commissione incaricata di riferire su questo disegno di legge, mi era astenuto dal proporre qualsiasi modificazione od aggiunta, inquantochè la Commissione unanime aveva deciso di ripresentare alla Camera il disegno di legge tale quale era stato votato nella seduta del 7 aprile scorso. Però, poichè il mio collega ed amico, l'onorevole Turbiglio Giorgio, ha fatta una proposta aggiuntiva, non posso a meno di associarmi a lui, perchè realmente le condizioni sono tali e quali egli le ha splendidamente esposte nel suo discorso.

Ma, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, prego il collega Turbiglio di volersi contentare della promessa che ha fatta l'onorevole Genala di studiare il quesito, anzichè risolverlo fin da oggi con possibile pregiudizio della causa da noi sostenuta. Noi dobbiamo essere convinti che l'onorevole ministro non mancherà di studiare il grave argomento con quella benevolenza e con quel sentimento di giustizia che le nostre popolazioni sono in diritto di attendersi dal Governo, dopo gli enormi sacrifici ai quali esse volontariamente si sobbarcano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turbiglio Giorgio.

Turbiglio Giorgio. Io aveva premesso, presentando il mio articolo aggiuntivo, che l'avrei forse ritirato in seguito a risposta benevola dell'onorevole ministro. Ora, poichè questa risposta fu veramente quale io me l'aspettavo, ed ha aperto il campo alle speranze dei Consorzi ferraresi, e di altri Consorzi che si trovano in identiche condizioni, non mi resta che prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritirando la mia proposta.

Presidente. L'onorevole Turbiglio Giorgio avendo ritirato il suo articolo aggiuntivo, rimane così esaurita la discussione di questo disegno di legge, il quale sarà votato domani a squittinio segreto in principio di seduta.

Verificazione di poteri.

Presidente. Ora do comunicazione alla Camera di alcuni verbali trasmessi dalla Giunta delle elezioni:

“ La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 25 corrente ha verificato non esservi proteste contro i processi verbali delle elezioni seguenti, e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime:

Caltanissetta — D'Anna commendatore Vincenzo, Di Pisa commendatore Antonino, Morana commendatore G. B., Pugliese Giannone commendatore Vincenzo.

Salerno III — Guglielmini Andrea, Mazziotti Matteo, Mazziotti Pietro, Florenzano Giovanni.

Lecco III — Romano Giuseppe, Episcopo Giuseppe, Carrozzini Antonio.

Napoli III — Placido Pasquale, Flauti Vincenzo, Curati Enrico, Vastarini-Cresi Alfonso, Della Rocca Giovanni.

“ *Il presidente*

“ Ferracciù „

Do atto alla Giunta delle elezioni della comunicazione di questi verbali e dichiaro eletti deputati, per i rispettivi collegi, coloro dei quali lessi i nomi, salvi sempre i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione.

La Giunta delle elezioni ha poi trasmesse alla Presidenza le relazioni sulle elezioni contestate dei collegi di Catania II e Catanzaro II.

Gli atti che si riferiscono a queste due elezioni contestate saranno depositati nella segreteria della Camera perchè ognuno possa prenderne cognizione.

La discussione poi delle due relazioni sarà messa nell'ordine del giorno per lunedì.

Svolgimento di due interrogazioni dei deputati Novi-Lena e Rubini.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, Ella doveva dire se e quando intendeva rispondere ad una interrogazione dell'onorevole Novi-Lena annunciata nella seduta di mercoledì e che è del seguente tenore:

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare nuovamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul prolungamento del bacino di carenaggio in Livorno „

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ecco, io sarei in grado di rispondere subito all'onorevole Novi-Lena; ma siccome immagino quale sia la sua domanda, se ha la pazienza di aspettare sino al bilancio, vi troverà incluse le disposizioni che vi si riferiscono.

Novi-Lena. Io debbo fare nuove e vivissime raccomandazioni perchè i lavori pel prolungamento del bacino di carenaggio di Livorno non siano più oltre differiti. Ne accennai già le gravi ragioni all'onorevole ministro.

Sono ormai tre anni che noi giustamente chiediamo provvedimenti; ma questi non sono stati ancora presi.

Il primo torto è del Governo, non certo di noi deputati, che abbiamo fatte tutte le pratiche necessarie per giungere a veder finito quello sconcio e scandalo lamentati. Rinnovo quindi le mie premure all'onorevole ministro e confido in lui: speriamo che questa sia la terza ed ultima mia interrogazione in proposito.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Intanto comincio dal fare una rettifica su quello sconcio e scandalo. Rispondendo ad una precedente interrogazione dell'onorevole Novi-Lena due mesi fa, io dissi che il bacino di carenaggio di Livorno non potè esser continuato coi mezzi ordinarii di muratura, perchè, avendo trovate due forti sorgive che rendono necessarie le fondazioni ad aria compressa le quali costano molto più, mancavano i fondi necessari; e questi appunto io chiedo alla Camera col nuovo bilancio.

Novi-Lena. Onorevole ministro, Ella accenna a fatti molto antichi: quello che dice adesso me lo ha ripetuto molte volte; il tempo non sarebbe certo mancato. Permetta poi che insista su quanto ho detto: sconcio, in quanto noi abbiamo una condizione di cose nel centro della città, la quale agli occhi di tutti è impossibile che rimanga più a lungo; scandalo, in quanto la città non fa altro che lamentarsi giustamente dello stato in cui l'opera si trova.

Credo, con queste mie parole, di essermi spiegato chiaramente.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi dispiace molto, ma se il Governo non si fosse occupato della questione, allora capirei che sarebbe stato uno scandalo, ma quando si tratta di rifare un progetto per una fondazione ad aria compressa per un bacino di carenaggio, il tempo ci vuole,

ed il tempo che abbiamo impiegato è precisamente quello che era necessario.

Capisco anch'io che alla popolazione può essere doltuto molto di vedere che un'opera, la quale, se stavano le cose come erano supposte, poteva farsi in un anno e mezzo, invece ha dovuto essere protratta per i lavori inutili che sono andati perduti, e per ristudiare i metodi nuovi, per cui si dovette perdere circa un anno e mezzo; ma ciò non dipende da incuria del Governo, bensì da un caso di forza maggiore ed imprevedibile. E come l'onorevole Novi-Lena deve sapere, io ho già il progetto di contratto al Consiglio di Stato, e la domanda dei fondi alla Commissione del bilancio. Ora non spetta che alla Camera il deliberare.

Novi-Lena. Quando ciò non dipenda dall'incuria del Governo io non farò che rinnovare le mie vivissime raccomandazioni affinchè cessi ogni ritardo.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Novi-Lena. Onorevole ministro dei lavori pubblici Ella deve dichiarare se e quando intenda rispondere alla interrogazione presentata l'altro ieri dall'onorevole Rubini.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sono in grado di rispondere anche adesso.

Presidente. L'interrogazione dell'onorevole Rubini è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici intorno alla tariffa ferroviaria applicata ai trasporti dei combustibili in genere. „
L'onorevole Rubini, la Camera consentendolo, ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

Rubini. Nella seduta di ieri l'altro mi onorai di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alla tariffa ferroviaria applicata al trasporto dei *combustibili* in genere e non dei *commestibili* come fu detto per errore da qualche documento ufficiale.

Ora venni a sapere, dopo che ho presentato l'interrogazione, che lo studio di questo argomento era già maturo al Ministero dei lavori pubblici, quindi lo scopo della mia interrogazione verrebbe a cadere ed io rinuncio a svolgerla anche per non far perdere un tempo prezioso alla Camera. Però mi resta l'obbligo di ringraziare anticipatamente l'onorevole ministro per le sue intenzioni favorevoli verso l'industria nazionale, e nello stesso tempo mi permetto di fargli una raccomandazione: che nell'esame di questa questione si abbia in vista un obiettivo più largo il quale è reso necessario dalla estrema importanza che i combustibili assumono nell'assetto di tutte le industrie. Capisco che la questione è assai grave

perchè tocca lauti proventi del servizio ferroviario; si tratta di un movimento che presso a poco dovrebbe essere di circa 3 milioni di tonnellate annue, salvo errore; ma l'onorevole signor ministro sa meglio di me che vi sono dei sacrifici fecondi; ed io ho la piena convinzione che un sacrificio sui noli dei carboni in genere e specialmente del fossile sarebbe remunerato ad usura dall'accrescimento dell'attività industriale del paese; e quindi coll'accrescimento della ricchezza pubblica verrebbero accresciute anche le risorse delle ferrovie.

Non ho altro a dire.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Come l'onorevole Rubini ha detto, il Governo ha già disposto perchè alla prima adunanza del Consiglio per le tariffe vengano fatte delle proposte concernenti il combustibile.

Il Consiglio per le tariffe, integrato fra brevi giorni con la nomina dei rappresentanti dell'agricoltura, verrà convocato nella prima metà del mese di luglio, ed allora potrà incominciare ad occuparsi anche di questa questione.

Rubini. Ringrazio l'onorevole ministro e prendo atto delle sue dichiarazioni.

Svolgimento di una domanda d'interrogazione del deputato Cavalletto.

Presidente. L'onorevole Cavalletto aveva presentato una domanda d'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno ed all'onorevole ministro delle finanze.

Non essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, prego l'onorevole ministro delle finanze di dichiarare, se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Magliani, ministro delle finanze. Per me sono disposto a rispondere subito.

Voci. Sì, risponda subito.

Presidente. Ma non è presente l'onorevole ministro dell'interno.

Cavalletto. Per me fa lo stesso; impiegherò meno tempo in questa domanda.

Presidente. Allora do lettura della domanda di interrogazione dell'onorevole Cavalletto, che è la seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e delle finanze sulla importazione de'cereali esteri nei riguardi della pubblica igiene. »

Onorevole Cavalletto, ha facoltà di parlare.

Cavalletto. La mia interrogazione trae occasione da una deliberazione della Camera dei deputati francese, nella quale dietro mozione del deputato Méline, fu posta colà nell'ordine del giorno la proposta di una sopratassa, sulla importazione dei cereali esteri in Francia.

Facciano quello che vogliono i francesi nel loro paese, noi non possiamo impedirlo; ma se l'introduzione dei cereali esteri in Francia viene difficoltà, ne conseguirà che l'affluenza di questi cereali in Italia sarà aumentata.

Io non lamento il fatto che vengano in Italia cereali per l'alimentazione delle popolazioni purchè siano di buona e sana qualità. Il buon mercato, per le sostanze alimentari, è utile alle popolazioni in generale, e non pregiudica, come tanti temono, l'agricoltura, la quale ha mezzi diversi e utili di compensarsi. Se i partigiani dei dazi protettori osserveranno questo speciale problema con molta attenzione, verranno nell'opinione del conte di Cavour, e di un altro personaggio autorevole che è il senatore Lampertico, e vedranno che il buon mercato del frumento e del granone non è pregiudicevole all'agricoltura, ed è un grande beneficio per le popolazioni. Ma lascio stare questo argomento. Quello che m'impensierisce invece, è il fatto che questi grani esteri e specialmente il granone, si introducono in Italia senza un riscontro se sieno salubri, se non sieno invece in buona parte avariati; quindi ne consegue che molti grani avariati, che sarebbero rifiutati altrove, vengono in Italia, e sono comprati da speculatori ingordi e senza coscienza, da quei famosi benefattori delle popolazioni agricole, che fanno loro anticipazione di questo granone guasto, avvelenandolo, per poi al momento del raccolto, avere il prezzo di queste anticipazioni, come se avessero loro fornito grano perfetto. Ciò si deve assolutamente evitare, e impedire.

A questo scopo io raccomando al ministro delle finanze per la parte delle dogane, ed al ministro dell'interno per la parte che si riferisce agli ufficiali sanitari di ben invigilare, quando entrano nei nostri porti e nel nostro Stato, carichi di cereali, che questi non siano avariati e che non portino pregiudizio alla salute pubblica. Quando si riconosca che siano avariati e nocivi, devono essere rigorosamente respinti dal nostro territorio. La cosa è facile: basta che gli ufficiali sanitari facciano il loro dovere e siano opportunamente bene istruiti e all'occorrenza forniti d'istromenti per l'esame necessario. Col microscopio si esaminano certe muffe che ad occhio non si distin-

guono e che nel granone sono causa di morbi e specialmente della pellagra, che affligge troppa parte della popolazione agricola delle nostre provincie. Io credo di fare una raccomandazione veramente necessaria ed urgente. Aspetterò la risposta del ministro.

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

Magliani, ministro delle finanze. Comincio col compiacermi dei principii di libertà economica annunciati dall'onorevole Cavalletto. Egli, come me, crede che il basso prezzo dei generi necessari per la esistenza umana sia un beneficio per i consumatori.

Mi pare però ch'egli dia troppa importanza a ciò che si prevede possa avvenire in un paese vicino a noi.

Faccio osservare all'onorevole Cavalletto, che il Parlamento francese non ha punto deliberato la sopratassa: si tratta solamente dell'approvazione di una proposta del deputato Méline per porre nell'ordine del giorno la discussione del relativo disegno di legge, e io spero che la proposta non incontrerà quel favore nell'Assemblea, che il proponente si ripromette. Avverto ancora un'altra circostanza. L'onorevole Cavalletto ha detto che se una sopratassa all'importazione dei cereali fosse messa in Francia, ne verrebbe la conseguenza di una più copiosa introduzione di cereali in Italia. Ora non credo a questa sua divinazione. Onorevole Cavalletto, dei cereali se ne importano quanti ne abbisognano all'alimentazione ed all'industria.

Probabilmente la Francia, con la sopratassa, avrà sempre l'importazione di cereali che ha attualmente senza la sopratassa. La sola differenza sta in ciò, che avrà il pane a più caro prezzo di quello che paghino oggi i consumatori francesi. Nè la sopratassa francese farà crescere l'importazione in Italia più di quello che senza la sopratassa avverrebbe.

Del resto, cresca o no l'importazione, sta sempre l'opportunità della interrogazione dell'onorevole Cavalletto.

Detto ciò per incidente, vengo alla domanda sostanziale, o meglio alla raccomandazione che fa l'onorevole Cavalletto.

L'onorevole Cavalletto desidera che gli ufficiali della dogana esaminino, sotto il rispetto igienico, i cereali che s'introducono, e respingano quelli che possono essere avariati e dannosi alla pubblica salute.

Ora, la dogana osserva e fa osservare tutte le prescrizioni d'indole igienica che le siano comu-

nicate dal Ministero dell'interno, in conformità alle leggi sanitarie del regno. Se il ministro dell'interno ordina il divieto d'introduzione di una materia alimentare reputata nociva dal Consiglio di sanità, la dogana la respinge. È necessario però che quest'ordine sia conforme alle leggi dello Stato, e specialmente al Codice sanitario che regola questa materia.

Non è dunque la dogana, di sua iniziativa, che fa un esame igienico, ma la dogana fa eseguire le leggi d'ordine sanitario, come fa eseguire, per esempio, la legge sulla fillossera in quanto riguarda il divieto d'introduzione delle piante le quali si dubita che contengano quell'insetto così pericoloso per la nostra viticoltura.

Dunque posso dichiarare all'onorevole Cavalletto che, sebbene la dogana non abbia, per suo istituto, il dovere di esaminare la bontà igienica delle merci che s'introducono, pur nondimeno ha il dovere di osservare e di far osservare le prescrizioni d'indole sanitaria che fossero legittimamente emanate.

Osservo peraltro che i cereali s'introducono non solo per i bisogni dell'alimentazione umana, ma anche per i bisogni industriali. Converrà con me l'onorevole Cavalletto quanto sia difficile anche per questa ragione il compito igienico della dogana. Questo potrebbe far credere molto più ragionevole l'opinione di coloro i quali pensano che invece di creare questi vincoli e queste restrizioni alla libertà del commercio, che sono sempre dannose, giovi assai meglio una efficace vigilanza sugli spacci e sulle vendite al minuto dei generi alimentari. A parte quest'opinione, che lasciando pur libere le dogane in questa materia, la sorveglianza sia rigorosa negli spacci di minuta vendita dei generi alimentari, dichiaro, rispondendo all'onorevole Cavalletto, che la dogana eseguirà le prescrizioni d'ordine sanitario che le verranno comunicate.

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

Cavalletto. La mia interrogazione era diretta non soltanto al ministro delle finanze, ma ben anche e principalmente al ministro dell'interno, perchè presso il Ministero dell'interno c'è una direzione di pubblica sanità, la quale io credo debba occuparsi di emanare provvedimenti per la pubblica salute.

Io vorrei che quella direzione fosse meglio ordinata e più attiva per ottenere risultati più efficaci; ma non è il momento adesso di entrare in questa questione, lo farò, occorrendo, a' momento

più opportuno. Quindi quando io parlava di sanità non mi riferiva solo alle mansioni degli ufficiali doganali, ma anche a quelle degli ufficiali sanitari.

L'introduzione dei grani avariati, onorevole ministro, avviene anche adesso, anche senza gli ostacoli che metteranno all'importazione di cereali esteri in Francia i signori economisti francesi, e la mia raccomandazione vale anche per lo stato di cose presente.

Se il grano estero avariato, nocivo quale alimento degli abitanti, s'introducesse per iscopi industriali, dev'esserne indicata e precisata la destinazione per la opportuna e successiva sorveglianza e controlleria; ma quello che s'introduce per gettarlo sul nostro mercato a scopo di alimentazione, se avariato e nocivo dev'essere, ripeto, rigorosamente respinto.

Del resto raccomando, per mezzo dell'onorevole ministro delle finanze, all'onorevole presidente del Consiglio di fare in modo che riviva pronta, energica, previdente e provvida l'azione della direzione della Sanità pubblica, funzionante ora troppo remissivamente presso il suo Ministero, e che attenta e solerte si estenda anche a questo argomento vitalissimo delle materie di alimentazione guaste che si danno specialmente al povero contadino, e che servono ad aumentare quella piaga, che tutti lamentiamo, della pellagra, la quale rende il contadino stesso inabile al lavoro e lo fa miseramente morire impazzito.

Per ora non soggiungo altro.

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

Presentazione di una proposta di legge d'iniziativa parlamentare.

Presidente. L'onorevole Borgnini ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

Annuazio di due domande d'interrogazione.

Presidente. Furono presentate due domande di interrogazione. La prima è dell'onorevole Trinchera:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio e ministro dell'interno sulla gravità delle notizie sanitarie che sono giunte dalla provincia di Terra d'Otranto e sui mezzi che il Governo ha creduto di adot-

tare per impedire uno sviluppo maggiore del colera in quella provincia. »

È presente l'onorevole ministro dell'interno?
(Non è presente).

Prego gli onorevoli ministri che sono presenti, di volergli comunicare questa interrogazione.

Un'altra domanda d'interrogazione è dell'onorevole Mel, ed è rivolta all'onorevole guardasigilli:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro guardasigilli circa i suoi intendimenti relativamente al progetto del nuovo Codice penale ed alle modificazioni al Codice di procedura penale. »

Non essendo presente l'onorevole guardasigilli, prego l'onorevole ministro delle finanze di dargli notizia di questa interrogazione.

Sorteggio di una Commissione di scrutinio.

Presidente. Ora si estrarranno a sorte i nomi di coloro che dovranno procedere allo spoglio della votazione fatta per la nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

(Il presidente fa il sorteggio).

La Commissione che dovrà procedere allo spoglio della votazione testè seguita per la nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale, è composta degli onorevoli deputati: La Porta, Sola, Pascolato, Novelli, Narducci, Leali, Calciati, Maldini e Rosano.

La Commissione sarà convocata per questa sera alle ore 9.

Risultamento della votazione a scrutinio segreto.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione.

Invito i segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari Pullè e De Seta numerano i voti).

Comunico il risultamento della votazione sul disegno di legge per l'approvazione della convenzione di navigazione fra l'Italia e la Francia conclusa a Roma il 30 aprile 1886:

Presenti e votanti	245
Maggioranza	123
Favorevoli	211
Contrari	34

(La Camera approva).

La seduta termina alle ore 6.40.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Votazione di ballottaggio, ove occorra, per la nomina di tre commissari d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale.

2. Votazione a scrutinio segreto sul disegno di modificazioni alla legge 25 giugno 1882, sulle paludi e sui terreni paludosi.

3. Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Delvecchio ed altri.

4. Rettifica di confini fra i comuni di Bagnara di Romagna e Mordano. (55-A)

5. Proroga del corso legale dei biglietti degli Istituti di emissione. (38-A)

6. Esercizio provvisorio per il mese di luglio prossimo dello stato di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1886-87. (50-A)

7. Verificazione di poteri.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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