

LXXVII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 21 APRILE 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Comunicansi le nomine fatte dal presidente di due commissari per la Giunta delle elezioni; di commissari per riferire sui disegni di legge pel riparto del numero dei deputati tra i collegi elettorali; per la riforma della legge sulla pubblica sicurezza; per la riforma della tariffa doganale; per l'ampliamento del servizio ippico; per determinazione del contributo delle provincie nelle opere idrauliche di 2^a categoria; pei provvedimenti relativi ai debiti redimibili. — Il deputato Mel propone che al presidente sia affidata la nomina di due commissari pel Codice penale. — Comunicansi una lettera del Municipio di Firenze ed una del Municipio di Venezia con le quali si invita rispettivamente la Camera a farsi rappresentare allo scoprimento della facciata del Duomo e alla inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele — Si estraggono a sorte le Commissioni relative — Comunicasi una lettera con cui si invita la Camera a farsi rappresentare alla tumulazione delle ceneri di Rossini in Firenze nel tempio di S. Croce. — I deputati Arcoleo, Cucchi Francesco, Di Sant'Onofrio, Garibaldi e Del Balzo interrogano il ministro dei lavori pubblici sulla costruzione delle ferrovie Valsavoia-Caltagirone, Lecco-Colico, Messina-Cerda, Velletri-Terracina, Avellino-Benevento — Risposta del ministro dei lavori pubblici. — Il deputato Di Breganze ritira una sua interpellanza al ministro della guerra sul corpo di spedizione in Africa dopochè il ministro gli ha date alcune spiegazioni. — Il deputato Mel interroga il ministro della guerra sulla disparità di trattamento fatta ai comuni delle provincie venete e di Mantova in confronto agli altri del regno per somministrazioni alle truppe — Risposta del ministro della guerra. — Il deputato Fazio chiede sia stabilito il giorno per lo sciolgimento di una proposta di legge. — Comunicasi una interrogazione al ministro della guerra sopra un fatto riguardante la chiamata sotto le armi di una parte della classe 1864. — Discussione del disegno di legge pel concorso del fondo di religione nella spesa dell'ospedale di S. Spirito in Roma — Il deputato Toscanelli prende parte a questa discussione. — Si stabilisce il giorno per lo sciolgimento di alcune proposte di legge. — Comunicansi una interrogazione del deputato Fazio al ministro dell'interno sugli intendimenti del Governo per la riforma amministrativa; del deputato Cavallotti ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia sul come intendono assicurare un più severo funzionamento della legge e della giustizia, e dei deputati Maffi*

e Armirotti ai ministri di agricoltura e commercio e di grazia e giustizia sugli intendimenti del Governo circa gli scioperi e gli infortuni sul lavoro. — Comunicasi il risultato della votazione a squittinio segreto sul disegno di legge approvato per alzata e seduta: concorso del fondo di religione nella spesa dell'Ospedale di S. Spirito in Roma.

La seduta comincia alle ore 2.30 pomeridiane.

De Seta, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivo di famiglia, l'onorevole Costa Alessandro di giorni 30. Per motivi di salute l'onorevole Tenani di giorni 20.

(Sono accordati).

Comunicazioni relative alla nomina di vari membri mancanti in alcune Commissioni.

Presidente. L'onorevole Crispi e l'onorevole Della Rocca avendo cessato di far parte della Giunta per la verifica delle elezioni ed essendo uso della Presidenza che quando vi siano mancanze di membri effettivi nella medesima Giunta, i loro posti sieno presi dai membri supplenti, così chiamo gli onorevoli Ercole e Franzi, che sono membri supplenti più anziani, al posto degli onorevoli Crispi e Della Rocca nella Giunta delle elezioni; e chiamo in surrogazione degli onorevoli Ercole e Franzi come membri supplenti della medesima Giunta gli onorevoli Picardi e Curcio.

Ieri la Camera mi onorò dell'incarico di nominare alcuni altri membri che mancano in alcune Commissioni.

Per la Commissione del riparto dei deputati per i collegi elettorali mancano due commissari. In sostituzione degli onorevoli Cocco-Ortu e Zanardelli, chiamo a far parte di questa Commissione gli onorevoli Genala e Bonardi.

Nella Commissione per l'esame del disegno di legge per la riforma della legge di pubblica sicurezza rimane vacante il posto dell'onorevole Della Rocca. Chiamo a sostituirlo l'onorevole Oddone.

Ha cessato di far parte della Commissione della riforma della tariffa doganale l'onorevole Ellena. Chiamo a sostituirlo l'onorevole Gagliardo.

Per l'ampliamento del servizio ippico ha cessato di far parte della Commissione l'onorevole Corvetto, il quale sarà sostituito dall'onorevole Levi.

Ha cessato di far parte della Commissione che esamina il disegno di legge per determinazione e riscossione dei tributi delle provincie e altri interessati per le opere idrauliche di seconda categoria l'onorevole Ferraris Carlo. Nomino in sua vece l'onorevole Balestra.

Della Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge per provvedimenti relativi ai debiti redimibili dello Stato, ed ai tipi della rendita consolidata, ha cessato di far parte l'onorevole Ellena. Chiamo in sua sostituzione l'onorevole Lacava.

Mel. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Mel. Fra le proposte fatte ieri per completare le varie Commissioni deficienti di numero, non intesi che si accennasse alla nomina di due membri per la Commissione del Codice penale, in sostituzione degli onorevoli Crispi e Zanardelli, nominati ministri.

Prego perciò l'onorevole presidente di voler provvedere anche a questa sostituzione, affinché i lavori di quella Commissione non abbiano ad essere interrotti.

Presidente. L'onorevole Mel propone che sia completata la Commissione del Codice penale, della quale han cessato di far parte gli onorevoli Zanardelli e Crispi.

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Mel.

(È approvata).

Mi riservo di fare conoscere alla Camera la nomina dei due commissari in sostituzione degli onorevoli Crispi e Zanardelli.

Comunicansi lettere d'invito alla Camera perchè si faccia rappresentare ad alcune feste inaugurali a Venezia ed a Firenze,

Presidente. Dal sindaco di Venezia è pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:

“ Eccellenza,

“ Nel prossimo maggio le Loro Maestà hanno benignamente accondisceso di inaugurare il monumento che la cittadinanza veneziana volle eretto a Re Vittorio Emanuele II.

“ La inaugurazione seguirà il giorno 1° maggio prossimo venturo, alle ore 11 antimeridiane.

“ In nome di Venezia, il sottoscritto Comitato invita l'alto Consesso, che l'E. V. degnamente presiede, a volere onorare con una rappresentanza la solenne cerimonia.

“ Accolga le espressioni della più alta considerazione.

« Per il Comitato

Il sindaco presidente

“ Dante Serego degli Alighieri. »

Dal sindaco di Firenze è pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:

« Firenze, 17 aprile 1887.

“ *Eccellenza,*

“ Nel prossimo maggio sarà scoperta la facciata di Santa Maria del Fiore e festeggiato il quinto centenario della nascita di Donatello.

“ A nome del Comune di Firenze e dei Comitati promotori della edificazione della facciata di Santa Maria del Fiore e del centenario di Donatello, ho l'onore di pregare vivamente la E. V. a voler disporre perchè una rappresentanza della Camera dei deputati prenda parte ai festeggiamenti che avranno luogo nella occasione di queste due solennità artistiche.

“ Confidando nella sperimentata bontà della E. V., mi permetto pregarla di avvisarmi, a suo tempo, dell'arrivo della deputazione di codesta illustre Assemblea, perchè essa sia convenientemente accolta; e nel ringraziarla distintamente ho il piacere di rassegnare alla E. V. l'espressione della mia particolare stima ed osservanza.

“ *Il sindaco*

“ Piero Torrigiani. »

Come la Camera ha inteso, sono due gli inviti ed essa indirizzati, perchè si compiaccia di farsi rappresentare a Venezia per la solennità dell'inaugurazione del monumento consacrato alla memoria di Vittorio Emanuele II, ed a Firenze per la solennità dello scoprimento della facciata di Santa Maria del Fiore e per il centenario di Donatello. Le LL. Maestà il Re e la Regina interverranno così alla cerimonia di Venezia come a quella di Firenze. Io quindi proporrei che la Camera ad entrambe si facesse rappresentare da un'apposita Commissione composta di sette deputati, la quale si unirà ad una rappresentanza della Presidenza della Camera presieduta o dal presidente o da un vice-presidente accompagnato da due segretari ed un questore.

Se la Camera è di questo avviso, si procederà all'estrazione a sorte dei componenti queste Commissioni.

(Segue l'estrazione a sorte).

Rappresenteranno la Camera all'inaugurazione del monumento del Re Vittorio Emanuele in Venezia gli onorevoli: Mazziotti, Faldella, Farina Luigi, Vigoni, Gorio, Rossi, Romano.

Ora si estrarrà a sorte la Commissione per rappresentare la Camera all'inaugurazione della facciata di Santa Maria del Fiore in Firenze.

(Segue il sorteggio).

La Commissione rimane composta degli onorevoli deputati: Compagna, Del Balzo, Pelloux, Petronio, Zuccaro, Guicciardini, Chiapusso.

In fine dal sindaco di Firenze è pure pervenuta alla Presidenza la seguente lettera:

« Firenze, 19 aprile 1887.

“ *Eccellenza,*

“ Ho l'onore d'informare la E. V. come nel giorno 3 del venturo maggio avrà luogo il trasferimento delle spoglie di Gioacchino Rossini in questa città e la conseguente tumulazione di esse nel tempio di Santa Croce; e La prego, perchè quell'atto si compia con tutta la solennità, di designare una deputazione della Camera per assistere alla cerimonia, di cui si tratta, ed alla quale saranno rappresentate le città più illustri, e gli istituti più insigni del regno e di altre nazioni.

“ Confido che questa preghiera, la quale io oggi faccio in nome di questa comunale rappresentanza, troverà presso la E. V. l'accoglienza, che io desidero; ed in questa fiducia, Le sarò oltremodo tenuto se la E. V. si compiacerà di farmi avvertito dell'arrivo dei rappresentanti di codesta illustre Assemblea, affinchè essi abbiano qui la debita accoglienza.

“ Porgo di ciò alla E. V. i più sentiti ringraziamenti e le confermo frattanto le attestazioni del mio profondo rispetto.

“ *Il sindaco*

“ Piero Torrigiani. »

A questa solennità proporrei alla Camera di farsi rappresentare dagli onorevoli deputati della provincia di Firenze, presieduti dall'onorevole Peruzzi.

Se non sorgono obiezioni questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata).

Svolgimento di varie interrogazioni

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

La prima interrogazione è quella degli onorevoli Arcoletto, Pandolfi e De Cristofaro, del tenore seguente:

“ I sottoscritti chiedono interrogare il ministro dei lavori pubblici sul ritardo e sugli immediati provvedimenti per la costruzione della linea Valsavoia-Caltagirone. ”

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

Arcoletto. Di fronte al grave problema ferroviario, che contiene la vera incognita del problema finanziario, non deve parere inopportuna l'interrogazione che ho presentata, anche in nome dei miei colleghi De Cristofaro e Pandolfi.

L'interrogazione ha due punti: “ ritardo e provvedimenti immediati, ” ed io l'ho fatta per speciali considerazioni. La spesa per la costruzione della linea Valsavoia-Caltagirone sta da parecchio tempo allocata in bilancio; gli Enti locali forniscono il contributo anticipando le somme, e rinunciando perfino alle dilazioni. E c'è anche un altro argomento importante da richiamare. Un tronco di questa linea fu dato in appalto parecchi anni addietro e restò deserto. Inoltre se prima, sino al 1885, c'erano difficoltà tecniche per difetto di studii esecutivi che si fermavano sino a Militello (ed anche questi inesatti come dichiarò il Consiglio superiore) da un anno a questa parte si sono compiuti tutti gli studii sino a Caltagirone riveduti e approvati da un ispettore governativo. Cosicché oggi tutte le pratiche si possono dire esaurite ed ogni ritardo nell'esecuzione, già per lunghi anni aspettata, sarebbe una vera ingiustizia. Mi resta dunque insistere sul secondo punto della mia domanda; cioè sugli immediati provvedimenti che più volte chiesi in Commissione di bilancio alla Camera, e che ora chiedo, e spero con maggior risultato, al Governo. Epperò prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dichiarare quello che crede di fare rispetto a questa linea, che egli riconoscerà, credo, come la più importante di Sicilia; perchè in quella regione non c'è una linea parallela nè una linea concorrente che possa attenuare lo assoluto difetto per un numero abbastanza grosso di popolazione.

Aspetto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi dia una risposta soddisfacente.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole interpellante e la Camera mi perdoneranno, se, oggi, come farò sempre finchè avrò l'onore di sedere su questo banco, risponderò brevemente alle domande, che mi sono indirizzate.

Negli affari credo che bisogna saper fare; e parole poche.

Cercherò però di essere nelle mie risposte chiaro e preciso, e non sarà per difetto di buona volontà, se non riuscirò in questo mio intento.

L'onorevole Arcoletto, e con lui i suoi colleghi, che hanno firmato l'interrogazione, mi rivolgono due domande.

Essi credono, che sia avvenuto un soverchio ritardo nella esecuzione della legge del 1879 rispetto alla linea Valsavoia-Caltagirone e mi domandano che cosa il Governo intenda di fare.

In fatto di ritardi io credo che gli onorevoli interpellanti si siano male apposti, quando credono che il Governo abbia in questa parte mancato ai suoi doveri.

Io non ho certo bisogno di scagionare i miei predecessori, ma i fatti parlano da se.

Anche l'onorevole Arcoletto parlava poc'anzi di aste rimaste deserte. Quindi è chiaro che il Governo ha cercato di fare il suo dovere; giacchè non è, suppongo, per sua colpa che quegli incanti andarono deserti.

Esso però aveva un altro dovere, ed era di conoscere le ragioni di questa deserzione delle aste; e l'ha fatto, ordinando una revisione degli studii.

Orbene, fatta la revisione dei primi studii ne risultò, che laddove si credeva di spendere poco più di un milione, e propriamente un milione e 97 mila lire, oggi i nuovi calcoli, sempre ristrettivamente al primo tronco di questa linea, portano la spesa a 2,732,000 lire.

Quanto aveva disponibile il ministro dei lavori pubblici sul suo bilancio?

A tutto l'anno corrente egli poteva disporre tutto al più di 2,710,000 lire.

L'onorevole Arcoletto parlava di sacrifici dei comuni e di anticipazioni fatte al Tesoro. Io non voglio contraddire le sue parole, ma gli voglio anche dichiarare che la provincia ha versato in tutto 220,000 lire. Aggiungendo pure questa somma alla prima, stiamo sempre al di sotto dei tre milioni.

Quanto all'altra domanda che mira a sapere ciò che il Governo intenda fare, io non posso far altro che ripetere qui ciò che ho avuto l'onore di dire in Senato rispondendo all'onorevole senatore Majorana-Calatabiano, essere cioè fermo mio proposito di provvedere affinchè si aprano

le aste per la costruzione del primo tronco; e questo ripeto adesso. Noti la Camera, poichè forse dovrò tenere un diverso linguaggio rispetto ad altri, che questo si deve fare per compiere un atto di giustizia, perchè le prime aste andarono deserte, e perciò si deve volere, che si ritenti la prova in base alle stime corrette.

Dunque lo ripeto: quanto al primo tronco è mia mente, anzi ho dato le disposizioni, affinchè sia preparato il capitolato onde nel termine il più breve che sia possibile possano essere aperte le aste.

Ma io presumo che l'onorevole Arcoleo e i suoi compagni, che mostrarono tanto interesse per questa ferrovia, mi diranno: ma vi arresterete voi a Scordia? E non vorrete costruire l'altro tronco che da Scordia conduce a Militello?

Il mio desiderio certo sarebbe di farlo. Ed il vero è che ho dato disposizioni perchè siano parimenti allestiti i capitolati per questo secondo tronco; ma non posso dare altro affidamento fuori che una speranza, che in un termine non lontano si possano aprire anche le aste. Tutti sanno che ci troviamo in presenza di un grande ammontato di molti e molti milioni; ed io confesso che non oserei vincolare il bilancio al di là dei limiti in cui mi trovo stretto. Quindi è, che laddove esaminando meglio lo stato delle cose, ed il tempo entro il quale i lavori potranno essere iniziati e compiuti, io mi persuadessi di poter appaltare anche il secondo tronco, sarò ben lieto di poter soddisfare il desiderio degli onorevoli interpellanti. Ma impegni precisino. Io non ne piglierò mai, o signori, finchè starò su questi banchi, se non a patto di poterli mantenere intieramente. Quindi ripeto: il primo tronco sarà messo all'asta, per l'altro non posso dire di più.

Presidente. L'onorevole Arcoleo ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

Arcoleo. L'austerità nelle promesse garantisce sempre fedeltà negli impegni: e intorno a questo potremmo essere, io ed i miei colleghi, soddisfatti. Però, siccome io so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, quanto rigido custode di equilibrio finanziario è stato anche formidabile avversario di quel sistema il quale diviene sperpero di spese, nel senso che si cominciano tante linee senza compierle, sono persuaso che egli, dando principio di esecuzione, mettendo in appalto il primo tronco e facendo sperare il secondo, mostra che vuole presto costruita tutta la ferrovia, perchè è convinto della necessità e urgenza della stessa. Altrimenti appaltare uno o due tronchi può giovare ben poco, può essere anche un'ironia, se non si ha la costruzione

dell'intero percorso nel più breve termine possibile, secondo l'utilità sua. E l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha che a dare un'occhiata alla topografia stessa di quelle contrade per accorgersi come ragion di popolazione, ragion di prodotti impongano tale criterio. Cosicché questa linea invece di chiamarsi Valsavoia-Caltagirone, si potrebbe chiamare Caltagirone-Valsavoia, appunto perchè l'utilità dipende da quei grossi comuni e da quei campi fertili, che sono verso gli ultimi tronchi che mettono capo a Caltagirone, che è il centro più importante, che prese l'iniziativa dell'opera, che fece maggiori sacrifici, e che porterebbe il maggior contributo alla bontà di esercizio. Adunque, convinto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici riconosca l'utilità della ferrovia Caltagirone-Valsavoia, accetterei il principio di esecuzione solo come auspicio della intera costruzione della linea.

Nè tema così operando di cadere in contraddizione. Da un lato osserva lo *statu quo* e giusta le risorse del bilancio mette in appalto il primo e possibilmente il secondo tronco; dall'altro lato, nella sua mente alta e feconda, saprà trovare i mezzi e le risorse, perchè tutto quello che è utile, anzi necessario corrisponda insieme alle esigenze dello Stato e ai voti dei comuni interessati. Chè essi vantaggio avranno non da piccoli tronchi, ma dalla ferrovia completa; tanto più che questa darebbe addentellato ad altri utili sbocchi di quella fertilissima regione affatto priva di tali mezzi di viabilità che tanto soprabbondano in altre.

E però ritengo come arra e garanzia di più largo provvedimento gli appalti che l'onorevole ministro dichiara di volere attuare, riserbandomi di dichiararmi soddisfatto quando l'onorevole ministro, compulsato dalla necessità delle cose avrà trovato, di accordo col ministro delle finanze, il modo di corrispondere ai principii dell'austera finanza, e nel tempo stesso ai giusti desiderii delle popolazioni, e alle promesse del Governo che testè ha dichiarato, ripresentandosi alla Camera, volere attuare le leggi sulle opere pubbliche per le quali si chiedono oggi nuovi e non lievi sacrifici al paese.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non posso lasciare senza replica la dichiarazione, comunque benevola, dell'onorevole Arcoleo.

Egli accetta negli utili che si appalti il primo tronco; accoglie la speranza, che io gli ho data, che si possa dare anche il secondo, ma dice: andiamo fino a Caltagirone! Lo desidero anch'io, onorevole Arcoleo, ma la prego di considerare che

la mia mente non è così feconda da trovare i denari... (*Si ride*).

Arcoleo. Ho piena fiducia!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. ... e per averli, bisogna venire davanti alla Camera. Ed io ho presentato un disegno di legge a questo fine, perchè bisogna dire la verità intera; non dico che non sia mai stata detta, tutt'altro, ma oggimai è tempo di vedere più chiaramente quello che si ha da fare; e questo è detto in un articolo del disegno di legge presentato alla Camera.

L'onorevole Arcoleo vorrebbe che si andasse subito a Caltagirone: ma sa egli a quanto si era valutato, nella legge del 5 luglio 1882, il costo della Valsavoia-Caltagirone? A otto milioni soli; ora questi due tronchi, che si tratterebbe di mettere in appalto, importerebbero, secondo i preventivi, 7,978,000 lire. O mi faccia la grazia, onorevole Arcoleo, mi dica un poco Ella, come posso fare a trovare i 12 milioni che mancano? (*Si ride*).

Dunque intendiamoci bene: finchè si tratta di rinnovare le prove perchè le prime aste andarono deserte, sta bene, o lo faccio, ma pigliare impegni maggiori no. Eppoi perchè pigliare impegni maggiori? non è forse vero che sorgerebbe da tutti i banchi la domanda: e perchè noi no? (*Bravo!*)

Io credo che bisogna trattare tutti alla medesima stregua e provvedere a tutti con gli stessi mezzi che presentemente si hanno. (*Benissimo! — Segni di approvazione*).

Arcoleo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma Ella sa che le interrogazioni non ammettono repliche.

Arcoleo. Dirò due parole sole, se mi permette.

Presidente. Parli, onorevole Arcoleo.

Arcoleo. Convengo con l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che le difficoltà finanziarie in genere sono gravi: ma in ispecie la cosa va esaminata altrimenti. Se gli studi primitivi furono informi, se il prezzo di costo presunto in quel progetto di massima ora si è raddoppiato, di chi è la colpa? delle popolazioni o del Governo? Ammetto che sino a due anni fa, anzi meno, non si era pensato a studiare che il tratto fino a Militello: pel resto non esisteva nulla. Non era quindi possibile procedere utilmente ad esecuzione. Ma oggi, dopo che gli studi per tutta la linea furono fatti e riveduti bisogna pensare a provvedere alla costruzione di tutta la linea. Altrimenti si ottiene qualche grama soddisfazione locale ma non si raggiunge lo scopo. Se ne contenti altri che si preoccupa di piccoli interessi: io guardo non a questo o a quel comune, ma al beneficio che può

derivarne a tutti. La risposta dei pochi denari mi pare inadeguata. Il Governo e la Camera sanno che c'è modo, anzi dovere, di trovarli quando un bisogno è urgente o accertato. Si faccia per noi quello che si fece per altri.

Nè io parlo del mezzo: perchè si può provvedere o a rimborso di spesa, o ad appalto, o a prezzo fatto; questo rimane nella piena responsabilità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma sono costretto ad insistere: ciò che si desidera da noi è che la costruzione della linea sia fatta in modo utile e fecondo: perchè, altrimenti, appaltare dei tronchi, ripeto, significa far poco o nulla. La spesa che si fa, a spilluzzico, di queste varie somme, non risponde nè alle esigenze dello Stato, nè ai legittimi indugiati bisogni delle popolazioni, soprattutto dei comuni che prestarono maggior contributo ed hanno più grande importanza. Epperò non potrò essere pago che quando siano assicurati provvedimenti che garantiscano, ingrossando gli assegni o in altro modo la costruzione sollecita il più che possibile di tutta la linea Valsavoia-Caltagirone. E a suo tempo tornerò sull'argomento.

Presidente. Così è esaurita la interrogazione dell'onorevole Arcoleo.

Viene ora la volta della interrogazione dell'onorevole Francesco Cucchi ed altri.

“ I sottoscritti chiedono di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione della linea Lecco-Colico.

“ Cucchi Francesco, Perelli e Rubini. ”

L'onorevole Francesco Cucchi ha facoltà di parlare.

Cucchi F. Non voglio tediare i miei onorevoli colleghi e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ripetendo quanto sulla importanza economica e militare della linea Lecco-Colico venne detto e ridetto, nella presente e nelle passate Legislature, da oratori di ogni parte della Camera, fra i quali, per citarne alcuni, l'onorevole Cavalletto, l'onorevole Bonfadini, l'onorevole Merzario, l'onorevole Perelli e l'onorevole Rubini; i quali due ultimi si sono associati a questa mia nuova interrogazione, che spero sia l'ultima, a proposito della Lecco-Colico. Questa linea, che la legge del 29 luglio 1879 metteva in quarta categoria, con la irrisione di darle la precedenza sulle altre linee della stessa categoria, venne, con la legge del 5 luglio 1882, passata alla seconda categoria; fatto unico fra tutte le linee che erano comprese nella legge del 1879.

Si provvedeva alla sua esecuzione colla apposita tabella che vedo ha in mano, e sta consul-

tando in questo momento l'onorevole ministro dei lavori pubblici. (*L'onorevole Saracco fa segni di assentimento*). Quella tabella annessa alla legge stanziava i fondi necessari anche per questa linea, ed indicava perfino quest'anno di grazia 1887, come epoca presuntiva per l'apertura di tutta la linea all'esercizio pubblico. Il 1887 è venuto e sta passando, ma i lavori della Lecco-Colico sono rimasti di là da venire. Non venne costruito, o fatto l'appalto di un solo chilometro; e neppure si volle o si scelse scegliere un progetto definitivo per la costruzione di questa linea.

Nè credasi che di progetti vi fosse deficienza. Forse non c'è altra linea in Italia che sia stata tanto studiata. In tutti questi ultimi anni non si lavorò che a fare, rifare e disfare progetti, con tutte le varianti immaginabili e possibili di curve e di pendenze, senza mai venire ad una conclusione.

Di fronte ad un fatto così anormale, deplorabile ed ingiustificato, non è a meravigliare se le popolazioni interessate, vedendo tanto sperpero di denaro sopra altre linee meno importanti, domandino quali secondi fini, quali nascosti ostacoli, quali segrete influenze impedirono ed impediscono l'incominciamento dei lavori di questa linea.

Dopo le convenzioni, la Società che assunse l'esercizio della rete Adriatica, e che poteva eventualmente diventare la costruttrice della Lecco-Colico, venne incaricata di rivedere tutti gli antichi progetti, ed autorizzata a studiare anche un progetto nuovo di pianta. Questo fu eseguito e presentato al Ministero dei lavori pubblici verso la fine dello scorso anno, od al principio del corrente.

Il progetto venne approvato, in massima, dal Consiglio superiore per quanto riguardava la parte tecnica, ma trovò che era troppo dispendioso. Fu quindi saggiamente deciso che si mandasse un ispettore del genio civile, appartenente al Ministero, onde esaminare sul terreno il nuovo progetto, col concorso degli ingegneri della Società Adriatica.

Spero sentire oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici quale sia stato il risultato di questa ultima fase.

E per abbreviare il mio dire, farò osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la costruzione di questa linea è un doppio impegno assunto dal Governo e dal Parlamento. Dico doppio impegno, perchè il primo era contemplato dalla legge stessa del 1879 che prescriveva dovessero congiungersi alla rete ferroviaria del

regno, entro il 1885, i sei capoluoghi di provincia che non godevano ancora tale vantaggio; e mano mano l'ottennero in questi ultimi anni tanto Campobasso, come Teramo e Macerata e Ascoli e Belluno.

Solamente Sondrio subì l'ingiustizia di non conseguire, nè vedere in via di esecuzione, lo eguale trattamento cui per legge aveva ed ha diritto indiscutibile.

La legge poi del 5 luglio 1882 passando dalla quarta alla seconda categoria la Lecco-Colico, per fatto stesso di tale passaggio, gli riconosceva una importanza eccezionale, non più nell'interesse di una o di varie provincie, ma nell'interesse generale dello Stato, ed in quello della difesa nazionale.

Ed ecco il secondo, più solenne e più speciale impegno preso dal Governo e dal Parlamento a favore di questa linea.

E qui finisco domandando al nuovo ministro dei lavori pubblici se intende che ora la legge sia finalmente eseguita: come e quando. La Lecco-Colico per tanto tempo ingiustamente trascurata, attende dall'onorevole Saracco un atto di riparazione e di giustizia (*Bravo! Bene!*).

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole interpellante diceva che forse mai per nessuna linea, come per questa, si sono fatti tanti studi per concludere mai nulla. Oggi, finalmente che cosa si farà?

Io credo che egli avesse perfettamente ragione quando diceva che molti studi si sono fatti; ma io gli devo anche dire che nelle valutazioni non si è mai forse trovato tanta differenza nelle varie stime, come per questa strada.

Fino dal 1864, appunto perchè si trattava di una linea giudicata da tutti di grande importanza, si era studiata questa linea di Lecco-Colico e si era trovato che la spesa era di 14 milioni.

Nella legge del 79 si è detto infatti che dovesse costare 14 milioni, e si calcolò che 11 milioni dovessero andare a carico dello Stato, il rimanente a carico della provincia e dei comuni.

La provincia non volle assumere sopra di sé quella spesa che la legge del 79 le assegnava.

Ed ecco un primo ostacolo.

Allora avvenne quello che disse un momento fa l'onorevole Cucchi, che questa linea dalla quarta passò alla seconda categoria; vale a dire che invece di concorrere per 4 decimi nella spesa, la pro-

vincia e i comuni non doveano più concorrere che per un decimo; anzi, per effetto della legge del 1885, si fece ancora su questo decimo una riduzione di tre parti su quattro.

Ebbene, o signori, dopo ciò, e dopo che si era riconosciuto che per costruire questa linea ci volevano 14 milioni, se noi apriamo il quadro unito alla legge 5 luglio 1882, troveremo che la parte della spesa a carico dello Stato venne stabilita in una somma di poco superiore ai sette milioni.

In questo stato di cose, è chiaro che i miei predecessori non potevano metter mano ai lavori e fu allora, che venne commesso alla Società Adriatica la revisione degli studi che importavano come ho detto la spesa di 14 milioni. Ma in cambio di 14, la Società trovò che per costrurre questa strada bisognava spenderne 20 dei milioni.

Cucchi Francesco. Compreso il materiale mobile.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sia pure, ma 20 milioni.

Che poteva e doveva fare il Ministero? Esso dispose, come già diceva l'onorevole Cucchi, che un ispettore del Genio civile rivedesse questi studi, ed egli andò di fatti a visitare quei luoghi, e ne riportò il convincimento che la spesa potrà ondeggiare fra i 14 ed i 20 milioni.

Qui viene un altro punto oscuro. Secondo i calcoli dell'onorevole preopinante si dovrebbero avere quattro milioni disponibili per questa linea. Comincio per dire che questi 4 milioni non ci sono più, (*Si ride*) perchè furono impiegati a beneficio di altre linee la cui costruzione venne accelerata. (*Commenti*). Le cose bisogna dirle come sono (*Bravo!*).

Ma fosse pure che nel nuovo anno fossero disponibili quattro milioni, non si poteva, nè si potrebbe affrontare una spesa di diciotto, e siccome quello che si è detto della Lecco-Colico, è pure avvenuto per altre linee, noi abbiamo presentato un disegno di legge alla Camera, col quale diciamo chiaramente le cose come stanno, e prendiamo l'impegno di presentare nel mese di novembre un programma finanziario e ferroviario al tempo stesso, che risponda alle condizioni ed alle necessità del paese.

Voi tenete in mano, o signori, i cordoni della borsa dei contribuenti, e deciderete quel che si abbia da fare. Se darete danari al Ministero, il Ministero andrà innanzi. Ma se non darete danari, io ripeto quello che diceva poc'anzi all'onorevole Arcoletto, la mia mente non è così feconda da arrivare a trovare nuovi mezzi d'azione.

Parmi adunque di poter concludere, che i miei

predecessori hanno fatto egregiamente il dover loro, perchè hanno cercato di conoscere tutta quanta la verità onde provvedere convenientemente: oggidi è mio dovere di fare in modo, che in brevissimo tempo si possa conoscere il vero costo di questa linea, per chiedere al Parlamento i mezzi corrispondenti d'azione. Ma se non ho i denari, che mi abbisognano, io non posso, nè devo andare più innanzi.

Se oggi ci troviamo in presenza di un arretrato di 160 o 170 milioni, vi domando se siamo in grado oppur no di prendere impegni maggiori.

Dunque io piglio questa occasione per raccomandare alla Camera che voglia esaminare con benevolenza quel disegno di legge, e poi a tempo opportuno si prenderanno i provvedimenti che le esigenze del momento ci consentiranno. Sono dolente, ma non posso rispondere altrimenti (*Bene! Bravo!*).

Presidente. Onorevole Cucchi, è soddisfatto?

Cucchi Francesco. Ringrazio anzi tutto l'onorevole ministro di avere riconosciuto la grande importanza commerciale e militare della linea Lecco-Colico. È già qualche cosa di assicurato.

Mi permetto poi di osservare che è molto illusoria la sua dichiarazione, cioè che i cordoni della borsa sono in mano nostra. Ma che vuole che ne facciamo dei cordoni, quando come egli ha dichiarato, i quattrini non si trovano più nella borsa?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi viene a dire che i 4,300,000 lire, che erano destinati a principiare la costruzione della Lecco-Colico, cioè 800,000 lire nel 1883, 800,000 lire nel 1884, 800,000 lire nel 1885, un milione nel 1886, 900,000 lire nel 1887, vennero adoperati per gli altri. Ed allora che calcoli dobbiamo fare se non si è neppure sicuri degli stanziamenti fatti per legge nel bilancio? A me pare che questa linea meriterebbe ora uno speciale riguardo appunto perchè dei suoi fondi hanno approfittato gli altri a danno suo.

Ma di ciò parleremo quando si discuterà il progetto di legge ora presentato.

Sono grato all'onorevole ministro di avermi date le spiegazioni che gli avevo chieste, circa il risultato della visita fatta dall'ispettore del Ministero dei lavori pubblici.

È soddisfacente il sapere che se la Società Adriatica nel suo progetto espose il costo della linea Lecco-Colico in 20 milioni, l'ispettore incaricato dal Governo di un severo esame trovi potersi costruire la linea stessa con 15 o 16 milioni.

Si sa che le Società ferroviarie vogliono stare un po' al largo.

Del resto dichiaro, per finire, che il disegno di legge, a cui l'onorevole ministro ha accennato, io lo trovo molto pratico e giusto. Pur troppo bisogna accettare la situazione com'è, sebbene sia per nulla aggradevole. La linea Lecco-Colico ha aspettato tanti e tanti anni, che potrà aspettare anche pochi mesi, pur di ottenere finalmente una soluzione efficace e definitiva.

Presidente. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cucchi ha parlato di fondi che sono scomparsi; ora mi preme soggiungere che nel disegno di legge, di cui si parla, si tratta di restituirli.

Cucchi Francesco. Non ho detto scomparsi; ma che erano stati adoperati per altri lavori.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Va bene: ed ora si tratta di restituirli.

Cucchi Francesco. Tanto meglio.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione degli onorevoli Cucchi Francesco, Perelli e Rubini.

Ora viene la seguente:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione della ferrovia Messina-Cerda.

« Di Sant'Onofrio. »

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di parlare.

Da Sant'Onofrio. Recherà meraviglia che io abbia annunziato una interrogazione sopra cose ferroviarie quando appena è costituito il nuovo Ministero, e quando l'onorevole Saracco ha presentato giorni sono un disegno di legge sulla grave questione ferroviaria, che si impone al paese, al Governo ed al Parlamento. E questa meraviglia sarebbe giustificata, ove io entrassi in un ordine d'idee generale: ma la mia interrogazione sarà modestissima, imperocchè si riferisce unicamente ad un impegno preso dal predecessore dell'onorevole Saracco, e quindi per quanto modesta altrettanto sarà breve.

Perciò non rileverò l'importanza della linea Messina-Cerda; non ricorderò le frequenti sollecitazioni che da ogni parte della Camera venivano al Governo per affrettarne i lavori; non ricorderò l'interpellanza dell'onorevole Nicotera ed altri deputati sullo stesso argomento, nè l'ordine del giorno che in principio di quest'anno fu presentato dall'onorevole Crispi, firmato da tutti i deputati della Sicilia per lamentare il ritardo inesplicabile che si portava nelle costruzioni dell'isola; ordine del giorno che poi non

potè essere svolto per la sopravvenuta crisi Ministeriale

Mi limiterò unicamente a ricordare che dalla parte di Messina si trovano ora in corso d'appalto due tronchi della lunghezza di 27 chilometri circa, cioè il tronco Messina-Saponara che avrebbe dovuto essere, secondo il contratto, ultimato sino dal due febbraio di quest'anno, ed il tronco Saponara-San Filippo già ultimato e che non richiede più che l'armamento.

In quanto ai tratti successivi ve n'è uno, il tratto San-Filippo-Patti della lunghezza di circa 40 chilometri; studiato da lunga pezza; approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e che per dichiarazione dell'onorevole Genala fatta nel maggio del 1884, avrebbe potuto essere da molto tempo appaltato. L'appalto però, sebbene sollecitato dalla Camera, per molte ragioni che qui sarebbe lungo ed inutile ricordare, non si è mai fatto.

Ora siccome v'è fondato motivo di sperare che i due tratti appaltati possano essere ultimati, se il Governo userà di tutta la sua energia per spingere i lavori, per la fine di quest'anno e quindi aperti all'esercizio, e siccome la stazione terminale di questi tratti è San Filippo, località posta in aperta campagna e lontana da qualunque centro di popolazione, mentre prolungando di pochi chilometri questa linea, si incontrerebbero due importantissimi centri come Milazzo e Barcellona, così il Consiglio provinciale di Messina nella sua tornata del 27 marzo dirigeva al ministro dei lavori pubblici un voto, che spediva anche per telegramma, così concepito:

« Il Consiglio fa voti al Ministero dei lavori pubblici perchè venga sollecitata la costruzione del terzo tronco della ferrovia Messina-Cerda, da San Filippo a Barcellona. »

Se si avesse voluto domandare cosa veramente utile per la provincia sarebbe stato più opportuno chiedere l'appalto sino a Patti, perchè allora avremmo avuto un tronco di circa 60 chilometri da esercitare in una provincia che manca quasi affatto di ferrovie.

Ma il Consiglio provinciale di Messina, animato da un alto sentimento di convenienza e nell'intendimento di evitare qualsiasi difficoltà, ha voluto restringere la sua domanda in confini modestissimi e tali da non dar luogo ad alcuna specie di pretesti più o meno giustificati.

Infatti quel tronco non è che della lunghezza di 15 chilometri; non vi sono opere d'arte importanti; si corre in pianura, e la spesa oscilla fra

i tre e i quattro milioni. Cosicchè in pochissimo tempo potrebbe essere ultimato.

L'onorevole ministro predecessore dell'onorevole Saracco rispondeva con telegramma del 28 marzo in questi termini:

“ Sono lieto dire essere in corso provvedimenti per soddisfare la domanda di vedere prontamente costruito il tronco ferroviario San Filippo-Barcellona.

“ Genala. ”

Ci risulta che l'onorevole Genala avea tutto disposto perchè i lavori di questo tronco si potessero prontamente appaltare a rimborso di spesa, dando in proposito gli opportuni provvedimenti.

L'onorevole Saracco, non ne dubito, manterrà l'impegno assunto dal suo predecessore; egli penserà che la provincia di Messina con una superficie di circa 4,579 chilometri quadrati, con una popolazione di 487,000 abitanti non ha dopo 27 anni che 49 chilometri di ferrovia in esercizio. Credo che non vi sia in Italia provincia la quale si trovi in condizioni così tristi. L'onorevole ministro penserà che bisogna anche fare un po' di giustizia distributiva; penserà che la città di Messina non è seconda a nessuna per sacrifici, è stata incendiata per la causa della libertà, ha rinunciato spontaneamente e nobilmente senza compersi a privilegi antichissimi che costituivano la sua precipua ricchezza; e che se la sua prosperità economica non è più quella d'una volta, ciò dipende in parte dallo esserle venuto meno i suoi principali sbocchi commerciali, cosicchè non può più reggere alla concorrenza che altri le fanno.

Non voglio proseguire oltre; perciò limito le mie domande alle seguenti:

1° Si continua a lavorare con alacrità sui tronchi appaltati, in guisa da poter questi essere ultimati prima della fine del corrente anno? e ciò perchè corre voce che i lavori si sono alquanto rallentati.

2° Si è egli già provvisto per l'armamento di questi tronchi?

3° Appena ultimate le opere, saranno essi aperti al pubblico esercizio?

4° (E questa è la più importante) Ha provveduto il ministro all'appalto del tronco San Filippo-Barcellona?

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La Camera comprenderà che non devo entrare a discutere di giustizia distributiva fra provincia e provincia. Io ho in mano una legge e devo ese-

guirla; però sento il dovere di avvertire che nella provincia di Messina si sono già aperti due tronchi, quello cioè da Messina a Saponara, e l'altro da Saponara a San Filippo...

Di Sant'Onofrio. Sono in costruzione: non sono aperti.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Posso ingannarmi, ma uno dei tronchi verso Palermo doveva essere aperto ieri, e certamente, in corso di quest'anno, entrambi i tronchi sopra indicati saranno ultimati.

Rimane l'altro: quello da San Filippo a Barcellona.

L'onorevole preopinante mi domandava, a questo proposito, se il ministro attuale è disposto a mantenere fede agli impegni assunti dall'egregio suo predecessore, l'onorevole Genala.

Io gli rispondo una parola sola: che, cioè, sono prontissimo a mantenere questi impegni; anzi debbo rendere all'onorevole Genala questa giustizia, che alle parole tennero dietro i fatti, e che, cioè, egli diede in tempo le opportune disposizioni perchè si istruissero negli uffici del Ministero gli atti amministrativi, onde procedere quanto prima alla prova delle aste.

Io non solamente ho approvato il suo operato, ma ho fatto nuove istanze perchè questi atti sieno ultimati; e spero che in breve volgere di tempo il desiderio dell'onorevole preopinante venga interamente soddisfatto.

Rispondendo dianzi che i tronchi, a cui egli alludeva, saranno certamente ultimati in corso d'anno, credo con ciò di aver risposto ad un'altra delle sue domande.

Se poi l'onorevole interpellante vuol sapere, se i tronchi appena ultimati si apriranno all'esercizio, io gli risponderò che se la visita di ricognizione, che si suol fare in simili circostanze, darà risultati soddisfacenti, egli ed i suoi colleghi possono stare sicuri, che io darò le disposizioni necessarie perchè le linee si aprano immediatamente al pubblico servizio.

Di Sant'Onofrio. Ringrazio l'onorevole ministro delle risposte che ha avuto la cortesia di darmi; e vivo sicuro che le disposizioni che sarà per emanare assicurino la pronta costruzione della ferrovia sino a Barcellona.

Presidente. Così rimane esaurita la interrogazione dell'onorevole Di Sant'Onofrio all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Debbò dare all'onorevole ministro comunicazione di altre domande d'interrogazione a lui dirette pervenute alla Presidenza, affinchè egli

si compiaccia intanto di dire se e quando intenda ad esse rispondere.

La prima, stata presentata da parecchio tempo dall'onorevole Odescalchi, è la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alla frequenza degli scontri ferroviari; e desidera sapere come il Governo intenda di porvi riparo. „

Poi viene questa:

“ Il sottoscritto chiede interrogare il ministro dei lavori pubblici sul ritardo nella costruzione della ferrovia Caianello-Isernia.

“ Falconi. „

Infine ve n'è un'altra dell'onorevole Enrico Fazio sui ritardi nella costruzione della linea Isernia-Campobasso.

Prego l'onorevole ministro a dichiarare se e quando intenda rispondere a queste domande d'interrogazione.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Pregherei gli onorevoli interroganti di voler rimettere lo svolgimento delle loro interrogazioni al giorno in cui si discuteranno i provvedimenti finanziari per le ferrovie.

Presidente. Consente, onorevole Odescalchi?

Odescalchi. Desidero uno schiarimento dall'onorevole ministro. Io non ho nessuna difficoltà di consentire nella sua proposta; ma vorrei sapere qual nesso abbia il disegno di legge pei provvedimenti finanziari, da lui presentato, col modo da tenersi onde evitare la frequenza degli scontri ferroviari. Non conoscendo il testo di quel disegno di legge non posso capire qual relazione vi sia tra esso e la mia interrogazione.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Mi riservo di indicare il giorno nel quale risponderò.

Presidente. Sta bene. Sarà poi stabilito il giorno, per lo svolgimento delle interrogazioni degli onorevoli Odescalchi, Falconi e Fazio.

Intanto l'ordine del giorno reca: Svolgimento di una interrogazione dell'onorevole Garibaldi, diretta pure al ministro dei lavori pubblici, circa la linea Velletri-Terracina.

L'onorevole Garibaldi ha facoltà di parlare.

Garibaldi. Desidero di rivolgere una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La linea Velletri-Terracina, compresa nella legge delle ferrovie complementari in terza categoria, è passata per molte vicende e dopo molti anni di studi, se ne sperava prossima la costruzione,

Il predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici aveva promesso infatti di farla eseguire a rimborso di spese; ora io desidero sapere dall'attuale ministro dei lavori pubblici che conto possano fare le popolazioni interessate delle promesse del suo predecessore.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La risposta all'onorevole Garibaldi sarà come quella, che ho avuto il dispiacere di fare all'onorevole Cucchi, perchè la linea, di cui l'onorevole Garibaldi si è occupato, è calcolata in bilancio per 6 milioni in tutto, ed il costo di un solo tronco arriva a più di 11, così che, se il secondo tronco costerà quanto il primo, avremo una spesa complessiva di 22 milioni, contro 6 stanziati e da stanziare in bilancio.

Le cose stanno in questi termini; e, non avendo a disposizione che una piccola somma, non posso assolutamente prendere impegno di attendere immediatamente alla costruzione di questa ferrovia. Io debbo prima di tutto domandare al Parlamento i mezzi necessari e non posso nè devo prendere impegni per 24 milioni (siano pure 20, o 22 all'incirca) quando ne ho solo due o tre disponibili in bilancio. Crederei far cosa contraria ad ogni buon principio di Governo; e voi, o signori, mi chiamereste in colpa, se mi attentassi di impegnare le finanze dello Stato in una spesa tanto grave, quanto quella che equivale a quasi quattro volte il primitivo costo dei lavori.

Ora a me piace dire, ancora una volta, che bisogna veder ben chiaro in quali condizioni noi ci troviamo rispetto a tutte le linee determinate dalla legge del 1879, e prender quindi un provvedimento che sodisfi a tutte le esigenze.

Già l'egregio mio predecessore il deputato Genala discorrendo nel bilancio dei lavori pubblici sopra questo argomento vi diceva che fa d'uopo regolare il passato e provvedere all'avvenire. Io ci rincaro magari un pochino sopra, perchè amo fare i conti con la finanza, ed in pari tempo convengo che tutte le promesse date al paese si devono mantenere. Non è però per questa via che si può andare innanzi: impegnando cioè lo Stato 3 o 4 volte di più di quello che si può fare. Io credo che il Parlamento potrà a momento opportuno prendere provvedimenti tali da poter sodisfare gl'interessi veri e stringenti del paese senza aggravare più del dovere la pubblica finanza. Ma in questo quarto d'ora, in cui non conosciamo come stanno le cose, pure arrischiando di non incontrare l'approvazione di alcuni fra

voi, io non mi sento di prendere impegni che non si possono affatto tenere (*Benissimo! bravo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garibaldi.

Garibaldi. Io credo che vi debba essere un qualche equivoco in quanto ha detto l'onorevole ministro. L'intera linea è di 66 chilometri. Il primo tronco, che è già stato studiato, è di 30 chilometri, e come mai 30 chilometri possono costare 12 milioni all'incirca? Non è possibile che quel tronco possa costare 400,000 lire a chilometro: ci dev'essere uno sbaglio perchè neanche le linee dell'Appennino costarono tanto.

Io approvo pienamente, del resto, quanto diceva il ministro dei lavori pubblici; e credo che, invece di portare alla Camera le convenzioni si sarebbe dovuto dire francamente che ci volevano più milioni e non ricorrere ad un mezzo termine. In questo ha ragione l'onorevole ministro. Ma io credo anche che quando si sono fatte solenni promesse a popolazioni che pagano gli oneri dovuti per i bisogni del paese, queste promesse bisogna mantenerle. Questo è niente altro io volevo dire.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Convengo in molta parte nelle cose dette dall'onorevole preopinante, ma non ammetto di aver portato innanzi dei numeri che non siano veri. Io non credo di essermi ingannato.

Garibaldi. Come? Costa 400,000 lire al chilometro?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ma che vuole! Io Le dico solo che la stima del primo tronco condusse ad una spesa di 11,710,000 lire. E si tratta di poco più di 39 chilometri.

Se egli mi domanda se io sono andato a verificare questa cifra punto per punto, io non potrei dir ciò. Se errore ci sarà, lo correggeremo, ma le cose non possono variare gran fatto.

Egli poi, ed altri onorevoli interpellanti hanno accennato alla possibilità di affrettare le costruzioni, affidandole alle Società col metodo del rimborso della spesa. Io in questa parte riservo la mia opinione. Non credo che questo sistema sia sempre da accettarsi, ma, ripeto, in questa parte riservo la mia opinione. Io in genere sono partigiano delle aste. Non posso dire quello che si farà caso per caso perchè non bisogna mai essere assoluti, ma prima di dare concessioni a rimborso di spesa credo che bisogna pensarci due volte.

Io non ho altro a dire se non che le cose stanno in questi termini; e si persuada l'onorevole Garibaldi che la strada Velletri-Terracina

sarà trattata alla stessa stregua di tutte le altre. Attendiamo una risoluzione definitiva che permetta al Ministero di procedere ordinatamente, sapendo quello che si fa, ed assegnando al riscontro parlamentare tutta quella parte che giustamente gli appartiene; ed allora me lo creda l'onorevole Garibaldi, anche i suoi desideri potranno dirsi soddisfatti.

Presidente. Onorevole Garibaldi, è soddisfatto?

Garibaldi. Mi dispiace, ma non posso dichiararmi soddisfatto.

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

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Del Balzo che è la seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sui i ritardi nella costruzione della ferrovia Avellino-Benevento. »

L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

Del Balzo. L'interrogazione che ho avuto l'onore di presentare alla Camera è fatta anche d'accordo coi miei colleghi Napodano e Capone.

Dopo quanto ha detto agli onorevoli preopinanti l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io mi sarei astenuto dal parlare ritirando la mia interrogazione. Ma la ferrovia di cui io mi occupo in questo momento è già data in appalto. Trattasi quindi dell'esecuzione pura e semplice di un contratto.

Per non annoiare la Camera non farò la storia retrospettiva di essa, nè divagherò per dimostrare la sua importanza economica e commerciale. Fu classificata in seconda categoria e ciò basta.

Da pochi mesi fu aperto all'esercizio il solo primo tronco di circa 8 chilometri che va da Avellino a Prata. Degli altri due tronchi, il primo fu appaltato nel luglio del 1884, il secondo nel corso del 1885. Il primo deve trovarsi compiuto alla fine del 1890, il secondo alla fine del 1891.

I lavori nello scorso anno procedettero lentissimamente; nell'anno corrente poi furono sospesi, e gli operai che vi lavoravano furono tutti licenziati, con pericolo grave dell'ordine pubblico.

Due furono le cause della sospensione dei lavori; la prima, il ritardo dei pagamenti, la seconda, perchè, essendosi studiata una variante sulla ubicazione della stazione di Altavilla-Irpina, essa fu già approvata da un anno dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma non fu finora consegnata alle imprese; anzi, per quanto mi consta, non furono neppure eseguite le espropriazioni ad essa relative.

Non vi ha dubbio che, se si procede di questo passo, lungi dal vedere costruiti i tronchi nel tempo stabilito dai contratti, essi diventeranno un problema di là da venire.

Io quindi vorrei pregare l'onorevole ministro di fare eseguire scrupolosamente i contratti. Ed a questo proposito sono lieto di poter dire che mi risulta da fonte ineccepibile che un alto ed egregio funzionario del Ministero dei lavori pubblici, recatosi sopra il luogo per conoscere *de visu* lo stato vero delle cose, pare che abbia potuto convincersi che è facile accelerare, anticipando l'esecuzione completa dei lavori anche prima del tempo fissato dal contratto, senza arrecare all'erario dello Stato un onere maggiore di quello risultante dal contratto stesso.

Oltre a ciò, in seguito a questa ispezione sul posto, pare che sia possibile aprire all'esercizio la ferrovia fino alla stazione di Tufo alla fine del corrente anno, e aprire l'altro tronco fino ad Altavilla Irpina verso lo scorcio del 1888.

E tutto ciò si otterrebbe non aggravando l'erario con un maggior contributo annuale, ma solamente interpretando meno rigidamente l'epoca annuale della scadenza della quota agli impresari costruttori. Io sono convinto che l'egregio ministro dei lavori pubblici vorrà accettare il risultato della citata ispezione locale; sono convinto che egli mi darà delle risposte le quali, mentre siano per me soddisfacenti, in pari tempo, rincuorino quelle popolazioni le quali si videro finora trattate come figliastre in materia ferroviaria.

Ed io nutro ferma fede che il nuovo Gabinetto voglia dimostrare luminosamente ch'egli manterrà lealmente le leggi, e scrupolosamente i contratti già stipulati.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Poche parole basteranno, io spero, a soddisfare l'onorevole Del Balzo. Egli dubita che, entro il termine contrattuale, quei tronchi di linea, dei quali ha parlato, non possano essere ultimati; io lo posso, invece, assicurare che saranno indubbiamente ultimati. Si tolga adunque dalla mente ogni dubbio ed ogni timore, ed assicuri quelle popolazioni, che i loro voti saranno soddisfatti. E sanno, o signori, perchè io vado tanto innanzi, in queste mie affermazioni? Egli è, perchè il termine che venne assegnato agli appaltatori per l'esecuzione dei lavori, venne determinato in correlazione alle condizioni dei pagamenti. Vale a dire, gli appaltatori finirebbero volentieri i lavori

in un termine più breve, ma siccome lo Stato è impegnato a pagare il costo delle opere con lunghe scadenze, va da sè che essi non vogliono affrettarsi a costruire più presto, quando sanno di non poter esser pagati immediatamente. Questa, o signori, è una corda sensibile, è una corda ingrata a toccare; ma, pur troppo, è così.

L'onorevole Del Balzo mi diceva che un ispettore, mandato sopra luogo, avrebbe trattato con gli appaltatori, e che, forse, si potrebbe cadere d'accordo per anticipare la costruzione e, quindi, l'apertura della linea. Oh, è perfettamente vero quanto egli dice; ma gli appaltatori a quale condizione vorranno anticipare i lavori? A condizione che i pagamenti si facciano prima dell'epoca stabilita nel contratto.

Noi ci troviamo spesso in questa condizione: al Ministero dei lavori pubblici bazzicano molti di questi appaltatori che, trovandosi in condizioni difficili, vengono a domandare un cambiamento nelle condizioni dei contratti. Or bene, o signori, io dichiaro, ed amo dirlo nettamente, che di queste agevolezze non ne farò mai senza ottenere degli equi corrispettivi. Se avremo copia di denaro, converrà forse ritoccare questi contratti per giungere ad accelerare le costruzioni, ma sempre a condizione di patti migliori per la finanza.

Dobbiamo noi anticipare il danaro quando questo debito è infruttifero? Io non lo credo. Se tuttavia si potesse cadere d'accordo cogli appaltatori, e venire a nuovi patti che favoriscono lo sviluppo delle costruzioni e tengano fermi i diritti dello Stato io sarò lieto di poterlo fare ed a questa maniera io credo eziandio che si potrà facilmente soddisfare al desiderio che in nome di quelle popolazioni ha espresso l'onorevole Del Balzo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Balzo.

Del Balzo. Sento vivissimo l'obbligo di ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici della sua cortese e benevola risposta. Debbo solo fare una piccola rettifica.

Io non credo che si tratti, per avere accelerati i lavori, di pagare somme con anticipazione di tempo. Io credo che trattisi appunto d'una interpretazione meno severa del capitolato d'appalto. Notisi che nell'articolo 27 del capitolato speciale si dice che i pagamenti rateali, di cui al primo capoverso, saranno pagati solo in quanto vi sia il corrispondente importo dei lavori eseguiti, risultante dalle situazioni mensili. Val quanto dire che per le quote annuali non si stabilisce l'epoca precisa in cui debbono essere pagate. Trattasi quindi d'interpretare se queste quote annuali debbano,

per esempio, pagarsi a febbraio, o a dicembre di ciascun anno.

Ora io dico che, quando siasi calcolato che l'importo dei lavori sia tale da autorizzare il pagamento delle quote annuali, tale pagamento possa e debba pagarsi in principio d'anno, soprattutto quando così e senza aggravio si ottenga l'accelerato compimento della ferrovia. Tanto più come egregiamente accenna l'onorevole ministro, questi contratti, mentre sono onerosissimi per gli impresari, non sono poi anche utili nell'interesse dello Stato, e sono dannosi nell'interesse delle popolazioni.

Io quindi mi dichiaro soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro; ed insisto e lo prego vivamente perchè voglia studiare questo metodo: se cioè senza aggravare la finanza dello Stato, e solo interpretando meno severamente i contratti, egli possa trovar modo di accelerare la costruzione di questa ferrovia, secondo anco il risultato della verifica eseguita sopra luogo.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io non mi rifiuto punto di esaminare con benevolenza la questione sollevata dall'onorevole preopinante; ma mi permetta che non aggiunga altro, perchè uno degli appaltatori ha mosso lite al Governo e sarebbe imprudente qualunque parola io pronunciasse in proposito.

Del Balzo. La ringrazio.

Presidente. Così è esaurita la interrogazione dell'onorevole Del Balzo.

L'ordine del giorno ora reca: Svolgimento di una interrogazione del deputato Garibaldi e di una interpellanza del deputato Di Breganze al ministro della guerra.

Leggo l'interrogazione dell'onorevole Garibaldi.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra sulla direzione del Corpo di spedizione d'Africa. »

L'onorevole Garibaldi, ha facoltà di parlare.

Garibaldi. Mi si è fatto osservare che la mia interrogazione potrebbe aggravare la posizione del generale Genè che non è ancora ritornato in Italia; onde la interrogazione stessa potrebbe essere intempestiva, perciò la ritiro.

Presidente. È ritirata dunque l'interrogazione dell'onorevole Garibaldi.

Rimane quella dell'onorevole Di Breganze così concepita:

« Il sottoscritto domanda di interpellare gli onorevoli ministri della guerra e delle finanze intorno alle composizioni del Corpo speciale di spedizione in Africa, specialmente in relazione alla costituzione dell'esercito permanente e al controllo finanziario. »

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Dichiarai ieri all'onorevole Di Breganze che sarei stato pronto a rispondere alla sua interpellanza oggi stesso; e sono infatti qui disposto a mantenere l'impegno preso.

Vorrei però pregare l'onorevole Di Breganze a ritirare o rimandare ad altro momento la sua interpellanza, a proposito della quale farò soltanto alcune brevi dichiarazioni delle quali, spero, egli vorrà tenersi pago.

L'interpellanza dell'onorevole Di Breganze comprende due punti: l'uno riguarda la composizione di un Corpo speciale di spedizione in Africa e l'altro concerne il controllo finanziario.

Quanto al primo punto comprenderà l'onorevole Di Breganze che io non potrei mutare lo stato delle cose in questo momento, e d'un tratto, sarebbe assai pericoloso il farlo; è inutile che io ne svolga le ragioni.

Per quanto riguarda l'avvenire, invece, dichiaro che le mie intenzioni sarebbero di mutare, al momento opportuno, l'ordinamento che oggi ha il nostro Corpo di spedizione in Africa e di creare un Corpo speciale, allo scopo appunto di entrare nel concetto che l'onorevole Di Breganze ha manifestato nella sua interrogazione, cioè di conservare l'integrità dell'esercito nazionale.

In quanto al secondo punto poi, cioè al controllo finanziario, per la parte che si riferisce al bilancio della guerra, io posso dichiarare fin da ora all'onorevole Di Breganze ed alla Camera che nelle note di variazione che ho presentate al mio collega delle finanze, le quali saranno state a quest'ora trasmesse alla Commissione generale del bilancio, ho riunito in un capitolo speciale del bilancio tutte le spese relative al Corpo di spedizione di Africa in base alla forza attuale, comprese anche le competenze del piede di pace.

Cosicchè la Camera ha in quel capitolo il controllo delle spese che si incontrano al giorno d'oggi per le truppe distaccate in Africa.

Se queste dichiarazioni potessero persuadere l'onorevole Di Breganze od a ritirare od a riman-

dare ad altro momento la sua interpellanza, gliene sarei grato.

Presidente. L'onorevole Di Breganze ha facoltà di parlare

Di Breganze. La mia interpellanza non era che un corollario di quanto ebbi ad esporre alla Camera fino dal 3 febbraio scorso; ma non mi parve opportuno nè conveniente di ritirarla da me, per allontanare qualunque sospetto che in quella mia interpellanza vi fosse ombra, dirò, di indirizzo personale all'illustre uomo che allora era a capo del dicastero della guerra.

La mia interpellanza riguardava l'integrità dell'esercito destinato alla difesa territoriale, e mirava appunto ad ottenere l'assoluta separazione delle spese destinate alle imprese coloniali, dalle spese destinate alla difesa territoriale. E questo mi preme di aggiungere, non solo (come risulta da un ordine del giorno della Commissione del bilancio, ed anche come accennava l'onorevole ministro della guerra testè) non solo in riguardo del sindacato parlamentare rispetto a queste spese, ma specialmente perchè, dovendosi discutere un giorno o l'altro davanti alla Camera la questione coloniale, questa possa farsi seriamente, e non possa quindi sorgere il dubbio, che le spese coloniali possano farsi a carico e danno del patrimonio militare, e coi denari destinati alle spese ordinarie dell'esercito, o alle spese straordinarie per le dotazioni militari, e per la difesa delle frontiere sia di mare che di terra.

Questo era il mio scopo. Io mi rendo ragione e prendo atto delle dichiarazioni testè fattemi dall'onorevole ministro della guerra, e sono lieto di mettere in sodo che anch'egli, non potendo per ora manifestare nessun proposito positivo riguardo a questa questione, però tenda ad indirizzare per l'avvenire la propria amministrazione sulla via da me annunziata.

Quindi io non ho niente in contrario, anzi sono lieto di ritirare del tutto la mia interpellanza, riserbandomi a tempo opportuno, quando i provvedimenti relativi alla questione potranno venire dall'onorevole ministro presentati alla Camera, di riprendere anche per conto mio, con la mia poca autorità, in esame la questione.

Intanto prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della guerra e lo ringrazio.

Presidente. Sta bene: dunque anche la interpellanza dell'onorevole Di Breganze è ritirata.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Ieri mi ero

riservato di conferire col mio collega il ministro dell'interno per dire se e quando si dovesse rispondere ad una domanda d'interrogazione dell'onorevole Mel.

Ora, anche a nome del mio collega dell'interno, dichiaro che siamo pronti a rispondere anche subito. (*Benissimo!*)

Presidente. Acconsente onorevole Mel, alla proposta dell'onorevole ministro della guerra?

Mel. Sissignore, acconsento.

Presidente. L'onorevole Mel ha presentata questa domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e della guerra per conoscere se e quali provvedimenti il Governo intenda adottare per togliere sollecitamente la disparità di trattamento fatto ai comuni delle provincie Venete e di Mantova in confronto agli altri del Regno per somministrazioni alle truppe, segnatamente in ciò che riguarda la retribuzione di alloggio ivi tuttora regolata dalla tariffa austriaca. ”

L'onorevole Mel ha facoltà di svolgere questa sua interrogazione.

Mel. La formula della mia interrogazione può essere sostituita da quest'altra, che la equivale: intende il Governo di ripresentare sollecitamente, e di affrettare la discussione di quel disegno di legge che per *somministrazioni dei Comuni alle truppe* si trovava già all'ordine del giorno nelle ultime tornate della Camera nella cessata Legislatura, e che non si è potuto discutere per la chiusura della sessione?

Su questo disegno di legge, il quale mirava ad alleviare gli oneri dei Comuni ed a parificarli nel trattamento, si aveva già una relazione molto pregevole ed accurata dell'onorevole Panizza.

E questo disegno di legge risale nientemeno che al novembre 1876. Era stato presentato dal ministro generale Mezzacapo; venne riprodotto dal suo successore il generale Mazè Della Rocca nel febbraio 1878, e venne poi ritirato e ripresentato un'altra volta dall'onorevole ministro della guerra Ferrero nel maggio del 1883.

Sono scorsi 20 anni dacchè le provincie Venete e di Mantova, riunite all'Italia, sopportano in questa materia una disparità di trattamento in confronto alle altre provincie del Regno; e sono 10 anni che questo disegno di legge si trascina in mezzo alle lentezze inevitabili, dirò così, del procedimento parlamentare, senza che si possa

addebitare il ritardo del sospirato provvedimento legislativo nè alla poca volontà del Governo nè, e molto meno, a quella della Camera.

Sono tre i sistemi che in Italia governano la materia delle prestazioni dei Comuni alle truppe. V'è il sistema che impera nelle provincie che costituivano il regno anteriormente al 1866, dove hanno vigore le regie patenti del 1836 col regolamento relativo, due regi decreti del 1851 e 1860 e la legge 4 agosto 1861.

Nelle provincie venete invece è tuttora in vigore la patente imperiale austriaca del 15 maggio 1851 ed una circolare della cessata Congregazione centrale veneta del 10 luglio 1863.

Nelle provincie romane vige un regolamento pontificio del 20 maggio 1807. Ma le provincie le quali si trovano più a disagio per prestazioni militari sono indubbiamente le provincie venete e segnatamente quei comuni nel cui perimetro vengono stabiliti dei campi per istruzione ed esercitazioni militari, pei quali la retribuzione di alloggio è regolata dalla tariffa austriaca, che assegna la meschinissima indennità per ogni presenza di militare di truppa in millesimi 44 e frazioni, coi quali intende retribuire nudo coperto, letto o paglia, lume ed accessori. Questa condizione di cose veramente incomportabile, si lamenta fin dal 1867, cioè da quando venne soppresso il fondo territoriale, il quale contribuiva a rendere meno meschina e derisoria siffatta indennità di alloggio mercè un supplemento di 86 millesimi e frazioni; con che, in totale, fino a quell'epoca, i comuni percepivano un assegno di 12 centesimi come competenza di alloggio per ogni presenza di militari di truppa.

Soppresso questo fondo territoriale veneto, i comuni maggiormente gravati dall'onere degli alloggi si rivolsero alle rispettive provincie credendo che queste dovessero subentrare negli oneri del cessato fondo territoriale; ma le deputazioni provinciali decisero che non aveano quest'obbligo; essi ricorsero al Governo, ma il Governo ha lasciato che il carico ricadesse tutto sulle amministrazioni comunali.

In presenza, o signori, di questo stato di cose, piuttosto anormale, che genera malcontento in quelle provincie e suscita continue contestazioni e lagnanze specialmente nei comuni maggiormente percorsi dalle truppe o dove per queste annualmente si fanno i campi d'istruzione, di esercitazione di tiro, le grandi manovre, ecc., è giusto, è urgente di provvedere in qualche modo, molto più che detti comuni si trovano in condizioni tutt'altro che floride, limitandomi a citare il

solo comune di Maserada che dal 1868 al 1886 ha dovuto sostenere un aggravio di nientemeno che 20,000 lire a questo titolo, mentre la tutoria autorità provinciale lo mette nel bivio, o di ridurre il bilancio preventivo 1887 nella media del triennio precedente, o di provocare l'autorizzazione per legge a sovrimporre oltre il limite stabilito.

Questa condizione di fatto costituendo una flagrante sperequazione tra comuni della stessa provincia, oltrechè fra provincie dello stesso regno d'Italia, io prego l'onorevole ministro della guerra, e l'onorevole ministro dell'interno (giacchè fu di concerto fra loro che venne presentato il disegno di legge a cui alludo) di compiacersi dichiarare se essi intendano di ripresentare sollecitamente questo disegno di legge, e di fare poi in modo che ne sia affrettata la discussione.

L'esperienza del passato, mi permetta l'onorevole ministro della guerra di dichiararlo, mi fa temere con fondamento che, malgrado tutta la buona intenzione del Governo e della rappresentanza nazionale, questo progetto di legge non possa venire in porto con quella celerità che è reclamata dal bisogno, e dal malcontento che si fa sentire in quei comuni; e nella ipotesi che il medesimo non si possa subito discutere e votare (richiamati come siamo allo studio di più gravi problemi), io vorrei pregare il Governo di considerare se non fosse possibile escogitare un qualche altro temperamento, un qualche espediente provvisorio per decreto reale con cui venire in soccorso di questi poveri comuni incompetentemente sopraccaricati dall'onere di tali prestazioni, in confronto di altri comuni delle stesse provincie venete; perchè questa disparità di trattamento, non esito a dichiararlo, difficilmente potrebbe conciliarsi con quei principii di giustizia distributiva che devono informare tutti gli atti dell'amministrazione di uno Stato.

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

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Come ben disse l'onorevole deputato Mel, il disegno di legge per le somministrazioni da farsi dai comuni alle truppe è venuto tre volte innanzi alla Camera dei deputati, e nel 1883 fu presentata una relazione compilata dall'onorevole Panizza.

Per ragioni indipendenti dal Ministero, quel disegno di legge non venne mai discusso. Io però posso dichiarare all'onorevole deputato Mel essere intenzione del Ministero di ripresentarlo al più presto possibile, allo scopo appunto di togliere la disparità di trattamento che esiste fra

le provincie venete e le altre provincie del regno.

Si stanno raccogliendo al Ministero, almeno secondo le informazioni che ho assunte, tutti i dati occorrenti, e spero che nel maggio il Governo sarà in grado di ripresentare alla Camera il disegno di legge in parola.

Non voglio ora entrare nei particolari svolti dall'onorevole Mel, giacchè mi parrebbe di entrare in merito di una questione che si potrà meglio trattare allorchè il disegno di legge verrà in discussione.

Mi preme però di metter in chiaro che la disparità di trattamento esistente fra i comuni delle provincie venete e gli altri del regno per ciò che riguarda le somministrazioni alle truppe, non credo sia così grande come forse suppone l'onorevole Mel.

Se si confrontano i corrispettivi dovuti nelle altre provincie del regno con quelli che si debbono dare alle provincie venete, la differenza non è tanto grande, purchè si tenga conto di tutti i fattori di quei corrispettivi.

Le provincie venete, per esempio, non sono obbligate a dare l'alloggio gratuito per tre giorni alle truppe, come sono obbligate le altre.

Malgrado ciò, tuttavia una disparità di trattamento esiste; ed essa dipende essenzialmente, come accennò l'onorevole Mel, da ciò che i comuni del Veneto ricevevano prima del 1866 un supplemento dal fondo territoriale, che il Governo italiano sopprime.

Ad ogni modo io prendo impegno, come ho già accennato, d'accordo con il mio collega dell'interno, di presentare entro maggio un nuovo disegno di legge a questo oggetto, e spero che la Camera vorrà discuterlo e approvarlo.

Presidente. L'onorevole Mel ha facoltà di dichiarare se è o no soddisfatto.

Mel. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra delle cortesie dichiarazioni ch'egli ebbe a fare, e vorrei poterne chiamare del tutto soddisfatto.

Egli mostrò l'intenzione di presentare, al più tardi nel mese di maggio, questo disegno di legge. Tale dichiarazione non corrisponderebbe completamente all'oggetto della mia interrogazione, perchè presentandosi questo disegno di legge nel mese di maggio, molto difficilmente esso potrà essere in ambi i rami del Parlamento discusso prima delle vacanze estive.

Disse l'onorevole ministro della guerra che intorno a questo disegno di legge si studia molto nel suo dicastero e si raccolgono altri elementi. Io non posso che lodare l'intenzione dell'onorevole ministro di presentare un disegno di legge

bene studiato e in tutte le sue parti perfetto; ma mi permetto di osservare, che per avere, quando che sia, una cosa perfettissima, noi corriamo rischio di non avere subito una cosa buona, quale potè essere ritenuto dai suoi predecessori e dalla notevole relazione dell'onorevole Parizza, il disegno di legge presentato dall'onorevole Ferrero.

Ha detto eziandio l'onorevole ministro che la disparità tra le provincie venete e le altre non è così grande nè così sentita. Io, se non temessi di tediar la Camera, potrei veramente dar lettura di una dettagliata rimostranza, irta di molte cifre, e dimostrare che questa disparità è tanto sensibile, da giustificare i lamenti che si muovono.

Per citare un solo dato, dirò questo, che dove oggidì si paga per retribuzione giornaliera di alloggio di ufficiale inferiore circa 30 centesimi, col progetto Ferrero emendato dalla Commissione si pagherebbe lire 1.20, o centesimi 90, o centesimi 60 a seconda della classe del comune che presta l'alloggio, e così proporzionalmente per gl'individui di truppa. La differenza è abbastanza sensibile, senza che io mi faccia ad estendere la comparazione alle provincie e comuni non governati dalla patente austriaca.

Infine, io pregherei il signor ministro della guerra, di voler rispondere alla seconda parte della mia interrogazione, con la quale io lo pregava di compiacersi esaminare se non ci fosse per avventura un qualche temperamento provvisorio mediante il quale alleviare temporaneamente l'onere ai comuni che sono più gravati, in attesa della legge invocata e di là da venire. Questo temperamento lo si potrebbe forse trovare, stanziando nel capitolo 27 del bilancio di previsione delle spese pel Ministero della guerra 1887-88, dove è portata la somma di lire 164,400 per titolo di retribuzioni per alloggi militari, qualche diecina di migliaia di lire di più, elevando così questo stanziamento da 164,400 lire a 200,000 lire. A questa parte della mia interrogazione vorrei che l'onorevole ministro potesse dare una risposta soddisfacente.

Presidente. Onorevole ministro della guerra, ha facoltà di parlare.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Io dò subito la risposta, ma mi dispiace, che essa non potrà certamente soddisfare l'onorevole deputato Mel.

L'onorevole deputato Mel non ignora che le disposizioni circa le somministrazioni dei comuni alle truppe vigenti nel Veneto, sono state ereditate dal Governo austriaco e che in questo non fu mai unificata la legislazione.

In questa materia abbiamo nelle varie provincie, quelle del Veneto e di Roma eccettuate, disposizioni aventi forza di legge datate dal 1836.

Nel Veneto abbiamo ereditato i decreti del Governo austriaco, e nelle provincie romane i decreti del Governo pontificio.

È per questo che fu presentato parecchie volte al Parlamento un disegno di legge per regolare ed unificare quelle disposizioni.

Codesto disegno di legge non è mai arrivato in porto, come già ebbi a dire.

L'onorevole Mel vorrebbe si sopperisse subito e temporaneamente con un decreto: ma questo non si può fare, perchè le disposizioni che si tratterebbe di variare hanno, come già ho detto, forza di legge.

Spero che l'onorevole deputato Mel vorrà dirsi pago di queste dichiarazioni.

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

Fazio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Fazio Enrico. Desidero pregare l'onorevole ministro della guerra di compiacersi di dirmi quando crede che io possa svolgere la proposta di legge, presentata dall'onorevole Majocchi e da me, riguardo alle deliberazioni della Commissione di scrutinio per gli ufficiali dei corpi volontari, che fu dagli Uffici ammessa alla lettura.

Bertolè Viale, ministro della guerra. Sono agli ordini della Camera, se non si tratta che dello svolgimento.

Presidente. Se l'onorevole ministro acconsente potrà fissarsi per domani lo svolgimento di questa proposta di legge.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Acconsento.

Presidente. Allora sarà iscritto nell'ordine del giorno in seguito agli altri disegni di legge che si dovranno svolgere, e che sono già iscritti nell'ordine del giorno.

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

Annunzio di una domanda d'interrogazione al ministro della guerra.

Presidente. Onorevole ministro della guerra, le comunico un'altra domanda d'interrogazione a lei diretta.

È la seguente:

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro della guerra sopra un fatto riguar-

dante la chiamata sotto le armi di una parte della classe 1864 per prestare un servizio di 6 mesi.

“ Riccio. ”

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda di rispondere.

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Pregherei l'onorevole Riccio di ritirare la sua domanda, giacchè ieri è stata presentata alla Camera la relazione per il richiamo sotto le armi di quella parte della classe 1864 con l'obbligo di servizio di due anni. Anzi spero che l'onorevole presidente della Camera vorrà al più presto inscrivere questo disegno di legge nell'ordine del giorno: e quando esso verrà in discussione l'interrogazione dell'onorevole Riccio vi troverà la sua sede opportuna.

Presidente. Onorevole Riccio, acconsente a ritirare la sua interrogazione?

Riccio. Acconsento.

Discussione del disegno di legge per concorso del fondo di religione, culto e beneficenza nella spesa dell'ospedale di S. Spirito in Roma.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge per concorso del fondo di religione, culto e beneficenza nella spesa dell'ospedale di S. Spirito in Roma. (73)

Si dà lettura del disegno di legge.

Pullè, segretario, legge. (V. Stampato, n. 37-A).

Presidente. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

Toscanelli. L'ospedale di S. Spirito è il più grande ed è il più importante della capitale. È come tutti gli altri ospedali una creazione del genio del cristianesimo. Questo ospedale aveva un fortissimo patrimonio il quale, per mala amministrazione, è andato disperso. Sono moltissimi anni che si parla di provvedere ad assicurare il patrimonio del popolo che è il patrimonio delle Opere pie. Se ne discute continuamente ed il disegno di legge non viene mai dinanzi alla Camera.

Giacchè vedo un ministro nuovo, del quale conosco l'energia e l'attività, sarei ben lieto se egli in questa occasione ci potesse assicurare che con una certa sollecitudine sarà provveduto affinché questo patrimonio, per la mala amministrazione oggi di un'Opera pia, domani dell'altra, non vada disperso.

Si propone di supplire ai bisogni nei quali si trova per mala amministrazione l'ospedale di San

Spirito, oltre le somme che hanno stanziato la provincia ed il comune di Roma, con denaro non già dello Stato, ma con denaro parimente accumulato dalla carità cristiana e che costituisce il Fondo del culto speciale della città di Roma, che, a forma dell'articolo 3 della legge 19 giugno 1873, deve essere impiegato in opere di beneficenza e di religione.

Il relatore, nella sua relazione, rammenta che il Governo italiano, con suo manifesto del 2 novembre 1870, prometteva che niuna parte del patrimonio della Chiesa romana si sarebbe attribuita allo Stato. Poi, con un lungo ragionamento che io non istarò a ripetere, dimostra che l'annualità di questo patrimonio era rappresentata dalla cifra di 3 milioni, che ne è rimasto uno solo e che gli altri due milioni sono diventati proprietà dello Stato.

Il relatore osserva che il comune di Roma è oberato, per opere di beneficenza e di religione, di una somma enorme, cioè di 1,700,000 lire: onere grandissimo che il comune di Roma non avrebbe avuto, se quella legge si fosse eseguita altrimenti. Il relatore inoltre ci informa che su questo fondo speciale oggi è disponibile l'annualità di 165,000 lire; e siccome si tratta di impegnare l'annualità di 120,000 lire, rimane disponibile, e da destinarsi, un'annualità di 45,000 lire che, trasformata in valore capitale rappresenta 900,000 lire. Ora accade che Roma si estende, rapidamente sviluppa e raddoppia, si fanno dei nuovi quartieri, nei quali mancano le Chiese per le parrocchie; e manca qualunque dotazione per le congrue parrocchiali, alle quali deve supplire la carità dei privati, mentre ci sono i fondi destinati dalle leggi dello Stato a questo scopo.

Ma io non voglio entrare in particolari: raccomando solo all'onorevole guardasigilli di studiare questa questione e di vedere se sia il caso di provvedervi.

Maffi. Dovrebbero essere impiegati in usi migliori!

Presidente. Se nessuno domanda di parlare, passeremo alla discussione dell'articolo.

« *Articolo unico.* Senza pregiudizio delle disposizioni contenute nell'articolo 3 della legge 19 giugno 1873, numero 1462, a cominciare dall'esercizio 1886-87 sarà prelevata sul fondo speciale di beneficenza e di religione dell'Asse ecclesiastico di Roma, l'annua somma di lire 120 mila per contribuire al pagamento degli interessi e dell'ammortamento in 50 anni del mutuo di lire 6,700,000 fatto dalla Cassa di risparmio di Milano al comune ed alla provincia di Roma allo

scopo di ricostituire il patrimonio del Pio Istituto di San Spirito in Roma. »

Se nessuno domanda di parlare, pongo a partito questo articolo unico.

(È approvato).

Prima di procedere alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge, debbo dar lettura di diverse proposte di legge che furono ammesse dagli Uffici, alla lettura.

La prima è dell'onorevole Fagioli e d'altri. Se ne dia lettura.

Fullè, segretario, legge:

« Art. 1. Le decime ecclesiastiche, sotto qualunque forma e denominazione, riscosse da enti morali ecclesiastici, o dal Fondo del Culto, sono abolite. I parroci però in possesso civile del beneficio alla pubblicazione della presente legge, continueranno, fino a quando lo conservino, a percepire le decime suddette, limitatamente alla quota, che secondo le leggi e le consuetudini ora vigenti resta a loro esclusivo profitto.

Nondimeno i debitori delle decime suddette potranno chiederne la commutazione immediata in un canone fisso colle formalità e norme stabilite nell'articolo 3° e seguenti della presente legge. »

« Art. 2. L'Amministrazione del Fondo pel Culto corrisponderà alle Mense vescovili che per effetto della abolizione delle decime rimanessero con una rendita annua inferiore a lire 6,000 il supplemento fino a raggiungere la detta somma.

Inoltre venendo a mancare per morte e per altra causa i parroci attuali, a favore dei quali viene mantenuta la riscossione delle decime nei limiti fissati all'articolo 1° della presente legge, ai loro successori regolarmente ammessi al godimento del beneficio, le cui rendite detratte le decime più non raggiungono la somma di lire 800 annue, minimo stabilito dall'articolo 28 n. 4 della legge 7 luglio 1886 n. 3036 sarà corrisposto dall'Amministrazione del Fondo per il Culto un annuo supplemento sino a raggiungere la somma anzidetta, aumento che non eccederà in alcun caso l'ammontare delle decime abolite. »

« Art. 3. Le decime terraggiere quartesi, primizie e tutte le altre prestazioni fondiari di qualsiasi natura e sotto qualunque denominazione ed in qualunque modo a qualsiasi persona fisica o morale corrisposte, non potranno per l'avvenire riscuotersi in misura eccedente il decimo del reddito dei fondi, e dovranno commutarsi in un annuo canone fisso in danaro.

Rimarranno salve ed impregiudicate le dispo-

sizioni del Codice Civile intorno all'enfiteusi ed alla costituzione di rendita. »

« Art. 4. Per la commutazione prescritta nell'articolo 3 saranno applicate le norme e disposizioni stabilite dalle due leggi 8 giugno 1873, n. 1389 e 29 giugno 1879, n. 4946 per la commutazione delle decime ex-feudali nelle provincie napoletane.

Il canone da corrispondersi sarà però diminuito di un decimo sui fondi sui quali siasi dai possessori impiegato in miglioramenti, nel corso degli ultimi 30 anni un capitale non inferiore al decimo della prestazione elevata a capitale, con le norme stabilite nell'articolo seguente.

« Riguardo ai terreni incolti bonificati nell'ultimo trentennio il canone sarà determinato in proporzione della rendita lorda che si otteneva prima della bonifica. »

« Art. 5. Le rendite costituite nel modo suindicato in commutazione delle prestazioni contemplate dall'articolo 2 potranno sempre essere affrancate dai possessori delle terre stesso mediante il pagamento del capitale in ragione di lire 100 per ogni 6 lire di rendita, sotto l'osservanza delle formalità stabilite dalle leggi 8 giugno 1873, n. 1389 e 29 giugno 1879, n. 4946 e salva l'applicazione dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1864, per gli affrancamenti verso lo Stato ed i corpi morali. »

« Art. 6. Le disposizioni degli articoli 2 e 3 saranno applicabili anche alle decime convertite in Sicilia per virtù del regolamento 18 ottobre 1860 e regio decreto 19 maggio 1864 n. 1783, non che a quelle contemplate dalle leggi 8 giugno 1873, n. 1389 e 29 giugno 1879, n. 4946. »

Presidente. L'onorevole Fagioli è presente.

Fagioli. Presente.

Presidente. Quando intende Ella di svolgere il suo disegno di legge?

Fagioli. Anche domani.

Presidente. Onorevole ministro guardasigilli, acconsente?

Zanardelli, ministro guardasigilli. Acconsento; tanto più volentieri, in quanto che nell'ordine del giorno di domani, e sullo stesso argomento, è inserita una interpellanza degli onorevoli Villanova ed altri onorevoli deputati.

Presidente. Va bene: sarà inserita nell'ordine del giorno di domani la proposta di legge degli onorevoli Fagioli ed altri.

Si dà lettura della proposta di legge d'iniziativa parlamentare degli onorevoli Bonghi e Baccelli Guido.

Fullè, segretario, legge:

« Art. 1. È proibita ogni fabbricazione sulla zona racchiusa nei seguenti confini:

a) lungo-Tevere di sinistra dal fabbricato della *Salara Vecchia* al ponte Palafino;

b) lati nord della via di ponte Rotto (passando dietro la casa di Cola di Rienzi) e della via di S. Giorgio in Velabro;

c) lato nord ovest della via di S. Teodoro;

d) il perimetro del Foro Romano passando dietro la basilica di Costantino con una linea che va dalla via del Tempio della Pace all'origine del ramo ovest della via della Polveriera;

e) il perimetro del colle Oppio e delle terme di Tito com'è segnato nel piano regolatore della città fino a raggiungere il ramo ovest della via della Polveriera;

f) il lato est del piazzale dell'anfiteatro Flavio;

g) il lato est della nuova via Claudia, girando dietro la chiesa di S. Stefano Rotondo, fino a raggiungere l'angolo rientrante delle mura della città presso la porta chiusa della Ferratella;

h) le mura della città fino all'angolo rientrante tra il bastione di Sangallo e porta San Paolo;

i) una linea che da questo angolo rientrante va all'angolo ovest delle terme Antoniane;

l) una linea che da questo punto va al Tevere, radendo l'angolo nord del fabbricato della *Salara Vecchia*. »

« Art. 2. Questa zona verrà destinata per opera del Ministero della pubblica istruzione e del Municipio di Roma:

a) compiere gli scavi necessari per mettere in luce ed isolare i monumenti che vi sono compresi;

a) pubblici giardini e viali alberati ed opere di risanamento igienico della Valle Murcia. »

« Art. 3. I terreni che su questa zona appartengono al Demanio ed al Municipio di Roma verranno ceduti; gli altri espropriati. »

« Art. 4. Per le ragioni suddette verrà iscritta annualmente così nel bilancio della pubblica istruzione come in quello del Municipio la somma di lire 300,000 fino alla compiuta esecuzione dell'opera. »

« Ruggero Bonghi, Guido Baccelli. »

Presidente. L'onorevole Bonghi è presente?

(Non è presente).

L'onorevole Baccelli è presente?

(Non è presente).

Sarà fissato più tardi il giorno in cui dovrà aver luogo lo svolgimento di questa proposta di legge.

Ora si darà lettura di un'altra proposta d'iniziativa parlamentare degli onorevoli Conti, Majocchi e Cagnola.

Pullè, segretario, legge :

« Art. 1. I comuni di Cavenago d'Adda e San Martino in Strada formanti parte della provincia di Milano vengono a datare dal 1° gennaio 1888 separati dal mandamento di Borghetto ed aggregati al 2° mandamento di Lodi. »

« Art. 2. Con decreto reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge sui reparti e per gli effetti amministrativi, finanziari e giudiziari. »

Presidente. L'onorevole Conti è presente?

(È presente).

Quando intende di svolgere la sua proposta di legge?

Conti. Domani, se crede.

Presidente. Sta bene: nell'ordine del giorno di domani sarà dunque iscritto anche lo svolgimento di questa proposta di legge.

Annunzio di domande d'interrogazione e d'interpellanza.

Presidente. Ora debbo comunicare alla Camera diverse domande d'interrogazione e d'interpellanza. La prima è dell'onorevole Fazio Enrico diretta all'onorevole ministro dell'interno; ed è così concepita:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno intorno agli intendimenti del Governo per la riforma amministrativa. »

Un'altra domanda d'interrogazione è dell'onorevole Cavallotti ed è la seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e di grazia e giustizia per qualche semplice completamento del programma del Governo, sul come meglio intendono assicurare un più severo funzionamento della giustizia ed un più scrupoloso rispetto dei diritti di manifestazione del pensiero nonché della moralità dell'uso del danaro pubblico specie in ordine alle spese di stampa stipendiata, in altri remoti tempi lamentate. » (Si ride).

Pregho l'onorevole ministro dell'interno di di-

chiarare se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

Crispi, ministro dell'interno. Domani il Ministero dirà se e quando intende di rispondere.

Un'altra domanda d'interrogazione è la seguente:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio e l'onorevole ministro guardasigilli per conoscere le intenzioni del Governo circa i provvedimenti legislativi che riguardano gli scioperi e le responsabilità sugli infortuni del lavoro.

« Maffi, Armirotti »

Pregho l'onorevole ministro dell'interno di comunicare questa domanda d'interrogazione ai suoi colleghi ai quali è rivolta.

Crispi, ministro dell'interno. Farò conoscere ai miei colleghi di agricoltura e grazia e giustizia questa domanda d'interrogazione, perchè possano indicare se e quando risponderanno.

Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: concorso del fondo di religione, culto e beneficenza nella spesa dell'ospedale di S. Spirito.

Presidente. Si procede ora alla chiama per la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testè votato per alzata e seduta.

Di San Giuseppe, segretario, fa la chiama:

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione.

Invito gli onorevoli segretari a fare lo spoglio dei voti.

(I segretari Quartieri e De Seta procedono alla numerazione dei voti).

Presidente. Proclamo il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: Concorso del fondo di religione, culto e beneficenza nella spesa dell'ospedale di S. Spirito.

Presenti e votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	182
Voti contrari	48

(La Camera approva).

L'onorevole Papa ha presentato una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino la lettura. Domani seduta pubblica alle ore 2.

La seduta termina alle 5,10.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Verificazione di poteri (Collegio di Parma).
2. Svolgimento di una interpellanza dei deputati Villanova ed altri ai ministri di grazia e giustizia e di agricoltura, industria e commercio; di una proposta di legge dei deputati Fazio e Majocchi; di una proposta di legge dei deputati Fa-

giuoli, Turella ed altri; di una proposta di legge dei deputati Conti, Majocchi e Cagnola.

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

Roma. 1887. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).