

## XCIII.

## TORNATA DI LUNEDÌ 23 MAGGIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

E POSCIA

DEL VICE-PRESIDENTE MAUROGONATO

**SOMMARIO.** *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge ieri approvati per alzata e seduta. — Discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Discorre il deputato Mosca al quale risponde il ministro dei lavori pubblici. — Chiudesi la discussione generale e approvansi i primi sei capitoli — Raccomandazioni del deputato Cavalletto all'articolo 7 e risposta del ministro — Approvansi i capitoli dal 7 al 15 — Osservazioni del deputato Cavalletto al capitolo 16 — Approvansi i capitoli dal 16 al 37 — Sul capitolo 38 parlano i deputati Episcopo, Lazzaro, Gabelli F., Elia, Branca ed il ministro dei lavori pubblici — Si approvano il capitolo 38 e gli altri fino al 52 inclusive — Sul capitolo 53 parlano i deputati Cavalletto, Di Camporeale e Picardi — Approvansi un ordine del giorno proposto dalla Commissione, il capitolo 53 e gli altri fino al 74 inclusivo — Sul capitolo 75 fanno osservazioni i deputati Acquaviva, Scarselli, Lugli, Mazziotti, Picardi, Bertollo, Rubini ed il ministro dei lavori pubblici — Approvansi il capitolo 75 — Raccomandazione del deputato Lugli al capitolo 76 e del deputato Righi al capitolo 77 — Risposte del ministro — Approvansi i capitoli 76, 77 e gli altri fino al 96 inclusive. — Il deputato D'Arco presenta la relazione sul disegno di legge: Ampliamento del servizio ippico ed il deputato Rossi ne chiede l'urgenza. — Il deputato Mel presenta la relazione sul disegno di legge: Distacco della frazione di Castione dal comune di Castello di Codego ed aggregazione a quello di Loria in provincia di Treviso. — Il presidente annunzia il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge: Bilancio del Ministero dell'interno; Bilancio del Ministero del tesoro; Leva di mare sui giovani nati nel 1867; Riammissione in tempo degli impiegati civili a godere dei benefici accordati dalla legge 2 luglio 1872. — Annunzia poscia che il deputato Di Belmonte Gioacchino ha presentato una sua proposta di legge.*

La seduta incomincia alle ore 2.30 pomeridiane.

**Pullè**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; indi legge il seguente sunto di

**Petizioni.**

3917. Il Consiglio comunale di Ariano di Puglia fa voti perchè con efficaci dazi compensatori si provveda a tutelare i prodotti agricoli nazionali.

3918. La Camera di commercio di Siracusa presenta considerazioni intorno al trattamento doganale delle pietre da costruzione.

3919. L'avvocato Paolo Bertarelli, presidente della Congregazione di carità di Crescentino, fa parecchie osservazioni intorno alle modificazioni delle tasse di registro e bollo.

3920. Il Consorzio agricolo di Reggio Emilia fa voti perchè si mantenga integra la esecuzione della legge sulla perequazione fondiaria.

**Omaggi.**

**Presidente.** Si dia lettura del titolo degli omaggi giunti alla Camera.

**Pullè, segretario, legge:**

Dal segretario della delegazione italiana nella Commissione penitenziaria internazionale — Bulletin de la Commission pénitentiaire internationale. Fascicolo I, copie 2;

Dal rettore della regia Università degli studi di Catania — Annuario scolastico di quella regia Università per il corrente anno accademico 1886-87, una copia;

Dal signor Ferdinando Maiorano da Nola, capitano d'artiglieria della milizia territoriale — Considerazioni tecniche sul quartiere nuovo di Nola e sull'esercito, una copia;

Dalla libera Università degli studi di Urbino — Annuario di quel libero Ateneo per l'anno accademico 1886-87, una copia;

Dal Ministero dei lavori pubblici — Relazione sui servizi idraulici per il biennio finanziario 1884-85 85-86, copie 100;

Dal signor Manzini Giuseppe, segretario del regio Istituto tecnico di Udine — La pellagra ed i forni rurali per prevenirla, e monografie varie di illustri friulani, una copia;

Dal direttore della Cassa centrale di risparmio e depositi di Firenze — Atti del primo congresso nazionale tenuto in Firenze nei giorni 22, 33 e 24 novembre 1886, copie 5;

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio — Relazione sull'andamento degli istituti di emissione per il 1885, copie 720;

Dallo stesso — Relazione della Camera di commercio italiana residente a Tunisi, copie 5;

Dal direttore generale del Debito pubblico — Bilancio tecnico del Monte-pensioni dei maestri elementari, copie 20;

Dal sindaco di Modena — Volume degli atti di quel Consiglio comunale per il 1885-86, una copia;

Dal prefetto della provincia di Pisa — Atti di quel Consiglio provinciale, sessioni ordinaria e straordinaria 1885-86, una copia;

Dal presidente della Commissione geodetica italiana — Processo verbale delle sedute della Commissione geodetica italiana tenute in Milano nei giorni 27 e 28 settembre 1886, copie 50;

Dal signor Giuseppe De Leonardis — Il Giusti lirico e il Giusti satirico che si compiono a vicenda unica fonte d'ispirazione il dolore, una copia.

**Congedi.**

**Presidente.** Chiedono congedi, per motivi di salute, gli onorevoli Torrigiani e Turella di giorni 8.

(Sono concessuti).

**Votazione a scrutinio segreto di quattro disegni di legge.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Votazioni a scrutinio segreto sullo stato di previsione della spesa per il ministero dell'interno; — e sullo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro nell'esercizio finanziario 1887-88; — sui disegni di legge: Leva di mare sui giovani nati nel 1867 — Riammissione in tempo degl'impiegati civili a godere dei benefici accordati dalla legge 2 luglio 1872, n. 894.

Si proceda alla chiama.

**Pullè, segretario, fa la chiama.**

**Presidente.** Si lasceranno le urne aperte.

**Discussione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1887-88.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dell'anno 1887-88.

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mosca.

**Mosca.** Mi si conceda che io trattenga per pochi momenti la Camera sopra una bisogna importantissima ferroviaria che riguarda da vicino gli interessi più gravi, le aspirazioni più vive di varie ragguardevoli parti del regno.

Intendo parlare del riparto dei 1000 chilometri concessi dalla legge 27 aprile 1885. Infatti è ormai trascorso un notevole lasso di tempo senza che quella legge abbia avuto un vero principio di esecuzione, senza cioè che il riparto sia stato compiuto e pubblicato.

Epperò nelle popolazioni più interessate alla esecuzione di questa legge molti cominciano a temere seriamente, anzi disperano di vedere questa legge ancora eseguita.

Altri invece, memori delle dichiarazioni esplicite e rassicuranti già fatte dal Governo in più circostanze; memori dei formali impegni dal Governo presi in proposito e ricordando come recentemente l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato come fosse intendimento del

Governo di mantenere nella loro integrità gli impegni assunti e ricordando infine come lo stesso attuale onorevole ministro nel rispondere all'onorevole Palizzuolo dichiarò un giorno che una legge dello Stato deve senz'altro eseguirsi; per tutte queste ragioni molti, come dissi, non sanno persuadersi che quella provvida legge sia condannata *in pectore* del Governo a rimanere lettera morta. Da parte mia crederei di fare un torto gravissimo al Governo se mi associassi a questa opinione; la mia fede però ha certi limiti. Se malgrado tutto, io m'ingannassi, confesso che sarebbe per me una triste rivelazione che mi renderebbe scettico in molte cose.

Posto adunque che la legge abbia ad essere eseguita, posto che il riparto debba esser pubblicato, io mi fo lecito di pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler rispondere ad una mia breve domanda: di volere cioè indicare quando il riparto sarà pubblicato. Egli non avrà certamente a male che io gli muova tale domanda, giacchè gli porgo in tale modo l'opportunità di dire al Parlamento e al paese una parola esplicita al riguardo. Egli d'altronde non può trovare come ex presidente della Commissione consultiva, appositamente istituita, inopportuna la mia domanda, giacchè non ignora, che tra le linee domandate, alcune riguardano centri importantissimi di produzione e di lavoro, le cui popolazioni attendono con legittima impazienza che il riparto si faccia, ravvisando in esso l'unica ancora di salvezza delle loro industrie e dei loro commerci avviati a rovinosa decadenza per mancanza assoluta di comunicazioni ferroviarie.

Come la Camera vede, nel fare tale domanda io non prendo consiglio soltanto dalla carità del natio loco o da vedute d'interessi meramente locali, ma m'ispiro al sentimento alla coscienza di un interesse assai più alto e comprensivo, di un interesse d'indole generale, il quale si compendia nella ragione pubblica economica. Ritengo d'altronde che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non potrà tacciare la mia domanda di prematura, inquantochè sin dai primi giorni del decorso dicembre l'onorevole Genala, allora preposto ai lavori pubblici, nel rispondere all'onorevole Arbib, dichiarava che l'opera della Commissione consultiva era già avanzata e che anzi parecchi relatori avevano compiuto il loro lavoro. Egli stesso riconosceva ad un tempo l'urgenza e la necessità di provvedere al riparto, ed aggiungeva (sono sue parole testuali) « che fino a tanto che non vi si fosse provveduto, Governo, Commissione e deputati, si era tutti a disagio. »

Ora, o signori, come avviene sempre in simili cose, l'urgenza si è fatta maggiore e più incalzante. Urge infatti nell'interesse stesso del Governo, nell'interesse politico. Giacchè come ognuno sa, al lungo attendere, al diuturno inutile aspettare, tengono dietro inevitabilmente lo sconforto, il malcontento, il disinganno. E questo si appalesa sempre altrettanto grave ed iroso quanto fu legittima, fondata, la speranza anteriore.

Il Governo intende *meglio che io non ragioni* come un ulteriore, indeterminato indugio nel provvedervi, od almeno nel fare conoscere i veri suoi intendimenti in proposito, non possa fare almeno di cagionare, specialmente in certe popolazioni, un'incresciosa influenza, per non dire un'inopinata sua trasformazione.

Non esagero, auguro anzi con tutto l'animo che le mie previsioni, come quelle di falsa Cassandra, non abbiano ad avverarsi.

Urge ancora, nell'interesse generale economico e nell'interesse speciale, diretto di alcune popolazioni che questo riparto sia emanato; inquantochè, sperando esse di esservi comprese, in tale fiduciosa aspettazione non provvedono intanto alle indeclinabili loro necessità ferroviarie, con perdita di tempo e con jattura gravissima, e forse irreparabile.

Si assicuri il Ministero che oramai presso alcune popolazioni, a torto od a ragione, si è fatta di questa una questione di moralità politica, ed il Governo, a cui preme di mantenere alto il suo prestigio, deve pel primo desiderare di sollecitamente uscirne.

Urge ancora, nell'interesse stesso dei comuni, delle provincie e degli enti interessati che vi si provveda, inquantochè alcuni di essi pensano fin da ora a provvedere i necessari fondi per la costruzione delle linee domandate, come la legge del 1885 ne dà facoltà.

Al postutto, o signori, non si può negare che sia legittimo il desiderio di quelle popolazioni di sapere a che debbano attenersi e di conoscere se possono fare sicuro assegnamento non tanto sulla efficienza virtuale della legge, il che poco monta, quanto su gl'intendimenti del Governo di eseguirla o no. Non si può negare che sia legittimo e giusto il loro desiderio di escire da questo stato di incertezza che è peggiore di ogni triste realtà, da questo stato di incertezza che tiene in sospenso, insolute importanti vertenze affini e che paralizza intanto nei riguardi ferroviari ogni feconda iniziativa locale.

Per queste considerazioni io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci vorrà dire

che cosa intenda di fare in proposito. E se, come ognuno deve lusingarsi, il Governo mantiene la intenzione di dare esequimento a quella legge, io ritengo che non avrà difficoltà a dichiarare entro qual termine egli crede che il riparto potrà essere emanato. Lo prego ad ogni modo di dare una risposta non vaga, non oscura, che lasci le cose e gli animi nello *stato quo nunc*, ma una risposta a cui si possa applicare il motto oraziano: “ *excludat jurgia finis.* ” Ed ho finito. (*Bene!*).

**Presidente.** Onorevole ministro, giacchè non vi sono altri oratori iscritti nella discussione generale, le do facoltà di parlare.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** La Camera mi perdonerà, e mi daranno venia gli oratori che prenderanno parte alla presente discussione, se non potrò rispondere così ampiamente come vorrei, agli argomenti ed alle considerazioni che verranno svolte nell'esame di questo bilancio. L'agilità della mia mente non è tale, che nel giro di poco più di un mese, sopraffatto da cure quotidiane non lievi, io abbia potuto prendere cognizione di tutti gli affari che fanno capo alla vasta amministrazione dei lavori pubblici, in modo da potere da questo banco sostenere la discussione intorno a così gravi materie.

Sarò dunque breve, e risponderò conciso agli oratori che parleranno dopo, perchè in questo momento io devo solamente rispondere poche parole all'egregio deputato Mosca.

L'onorevole Mosca si è mostrato inquieto perchè fino ad ora il Governo non abbia provveduto al riparto dei mille chilometri promessi con la legge del 27 aprile 1885, ed ha espresso il dubbio che il Governo non intenda più soddisfare a questo precetto di legge. Egli ha soggiunto che quelle popolazioni del Biellese che particolarmente conosce sono grandemente commosse per questo fatto; e poichè il desiderato riparto fino ad ora non ha avuto luogo, quelle popolazioni sono entrate nel sospetto, che il Governo non creda più di soddisfare, ed adempiere la promessa fatta formalmente per legge.

A dir il vero io non so trovare una ragione abbastanza convincente, perchè l'onorevole Mosca dovesse mostrarsi inquieto di questo indugio; imperocchè egli conosca al pari di me che ci vorranno almeno dieci anni prima che si cominci ad impostare nel bilancio dello Stato un fondo annuo per costruire queste ferrovie. E per verità davanti a questa prospettiva a me sembra, che le popolazioni si mostrino per avventura troppo impazienti se non venga di un tratto pubblicato il riparto di questi mille chilometri. Non ignoro però, che egli

rappresenta popolazioni pazienti, le quali sanno indugiare, e comprendo che in questo momento desiderino almeno di sapere, se la tal o tal altra linea troverà la via per essere collocata nei mille chilometri: e sta bene.

Ora io debbo dire di un tratto che se c'è qualcuno al quale si dovesse far colpa di questo ritardo, gli è appunto l'attuale ministro dei lavori pubblici, siccome quello che, essendo stato presidente della Commissione incaricata di proporre il riparto, non ha saputo dare ai lavori della Commissione un vigoroso indirizzo.

Però, se alcuno intendesse di muovermi censura di tanto indugio, credo di non meritarsela. Imperocchè sta vero ciò che disse da questo banco l'egregio mio predecessore, che molto è il materiale pronto, che molti dei relatori hanno compiuti i loro lavori e che in un termine non lontano la Commissione si troverà in grado di prendere definitive risoluzioni.

Le cose stando in questi termini, la risposta che io debbo dare all'onorevole Mosca è agevole e pronta.

Io sono convinto che l'egregio personaggio, il quale ha preso il mio posto nella presidenza della Commissione, si incaricherà di compiere l'opera da essa iniziata in breve giro di tempo, e non dubito che la Commissione saprà adempiere al debito suo, e presenterà al Ministero le sue proposte, affinchè esso possa prendere le sue definitive risoluzioni.

Di tutto questo, ripeto, sono perfettamente sicuro; ma se una parola mia potrà anche aggiungere maggiore autorità alle cose dette, io mi sento in dovere di assicurare l'onorevole Mosca e la Camera, che farò tutti gli uffici possibili affinchè il lavoro sia compiuto in breve tempo, nel corso delle vacanze Parlamentari, vale a dire prima del novembre.

La Camera non ignora che io ho già avuto l'onore di presentare un disegno di legge, col quale il Governo si riserva di sottoporre al Parlamento speciali provvedimenti per dare assetto a questa travagliata materia delle costruzioni ferroviarie; e mi pare che quando vengano in discussione questi provvedimenti debba essere utile e conveniente, che anche la parte relativa ai 1000 chilometri trovi l'opportunità di essere trattata, discussa e risolta.

Farò dunque del mio meglio, perchè in quella circostanza sia anche pronto il progetto relativo ai 1000 chilometri.

Mi permetta ancora una parola l'onorevole Mosca, e me la permetta la Camera. Col disegno

di legge al quale ho alluso testè, il Governo domanda la facoltà di poter elevare il concorso annuo dello Stato per le ferrovie di cui si domandasse la concessione, da lire 1000 a lire 3000, e di elevare pure il periodo di tempo da 35 anni a 70. Ora nessuno è di voi che non vegga, che qualora venisse adottato questo disegno di legge, almeno in questa parte dell'articolo 6, se non erro, molte linee non domanderanno più di essere comprese nel novero dei mille chilometri promessi dalla legge del 1885, ma domanderanno invece la concessione, in base a questo articolo 6, di essere ammesse a godere dei vantaggi che promette il nuovo disegno di legge.

A questa maniera l'onorevole Mosca comprenderà, e comprenderà la Camera che il numero dei concorrenti diminuirà; vale a dire che molti di coloro che aspettano il riparto dei mille chilometri, si persuaderanno che talune linee si possono costruire in molto più breve tempo, qualora il Parlamento consenta, che la sovvenzione di lire mille si elevi a tre mila. Con queste poche parole credo di aver risposto all'onorevole Mosca, e spero che egli se ne mostrerà soddisfatto.

Prima di finire mancherei al debito mio se non ringraziassi cordialmente la Commissione del bilancio e l'egregio suo relatore, del modo col quale ha trattato le proposte, che le furono presentate dal Governo, e dirò meglio, dal mio egregio predecessore. Soggiungo ancora, che accetto l'ordine del giorno formulato dalla Commissione, e confermo qui tutte le dichiarazioni fatte in seno alla Commissione, le quali si trovano molto esattamente riferite nella relazione presentata dall'onorevole Romanin-Jacur.

Dirò ancora una parola.

La Commissione in fine del rapporto dell'onorevole Romanin, ha invitato il Governo a considerare la gravità della situazione presente, in materia d'opere pubbliche.

La Commissione, se ben ricordo, ha detto presso a poco queste parole: Voi, o piuttosto noi, ci commoviamo molto, forse troppo, della questione ferroviaria; ma badate bene che il problema non si arresta alle costruzioni ferroviarie; il problema comprende tutte le opere pubbliche, che stanno a carico del bilancio dei lavori pubblici.

Se ho ben capito, la Commissione intese esprimere presso a poco il pensiero, che l'avvenire della finanza italiana dipende dal modo col quale si sviluppano i lavori pubblici in Italia.

Orbene, o signori, io mi associo completamente a questi pensieri, e, se la Commissione me lo per-

mette, faccio mie le considerazioni svolte nella sua relazione.

In materia di opere pubbliche, e specialmente in materia di ferrovie, noi italiani abbiamo bisogno di rifare un poco il nostro temperamento.

Noi domandiamo e vogliamo troppo dallo Stato. Bisogna essere meno esigenti, se no, non c'è finanza possibile in Italia. Grandi lavori pubblici e finanza buona, se non si sa rimanere dentro giusti e determinati confini, sono due termini che non possono camminare d'accordo.

Pure in un paese, come il nostro, di lavori pubblici se ne debbono fare, e molti, ma ci vuol della regola; in tutte le umane cose è la misura che bisogna saper tenere, noi, e se permettete che lo dica, mi pare che ne siamo usciti un po' fuori; siamo andati forse al di là di quel che si doveva.

Poi, se io avessi autorità presso di voi, o signori, vorrei dir un'altra cosa. Noi non siamo affatto nè gelosi, nè invidiosi gli uni degli altri, no, ma qualche volta abbiamo l'apparenza di essere tali.

Quelli che hanno strade ferrate, domandano porti, e viceversa quelli che hanno porti, vorrebbero bonifiche e altre opere pubbliche, delle quali *infinitus est numerus*; e di rado si trovano di accordo fra di loro.

È bene, o signori, che tutti, quanti siamo, ci diamo fraternamente la mano, per secondare le giuste aspirazioni di tutte le provincie italiane, ma siamo tutti egualmente solleciti delle necessità della pubblica finanza.

Finchè avrò l'onore di sedere su questi banchi, io procurerò di mettere in atto questi concetti. Voi, o signori, ne sono certo, non avete intendimenti diversi dai miei e provvederete con la consueta saviezza. (*Bene! Bravo!*)

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

**Mosca.** Mi pare che l'onorevole ministro non abbia dato esaurimento alla mia domanda.

Io l'ho pregato di dichiarare quando sarà pubblicato il riparto dei mille chilometri stabilito dalla legge 27 aprile 1885. Egli mi ha invece fatto delle rassicuranti dichiarazioni sulla esecuzione della legge, ma lo ripeto, non ha risposto in modo esplicito alla domanda stessa. Anzi aggiungerò che ponendo mente allo studio che l'onorevole ministro ha posto, nell'evitare di assumere impegni in proposito, ponendo mente alla serie dei relativi responsi ministeriali che ad intervalli di più mesi si succedono e sempre si rassomigliano, si è tratti a credere che mal non si appongano coloro i quali pensano che

ormai la legge del 27 aprile 1885 non tarderà pur troppo a far parte dei documenti che hanno solo un valore storico parlamentare. Io non aggiungerò altro, perchè mi è troppo penoso il soffermarmi più oltre su questo argomento. Dirò solo che ormai alle popolazioni che con tanta ansietà attendevano che il riparto si facesse, temo non rimanga che di rimpiangere di essersi fin qui nutriti di fallaci speranze, di lusinghvoli illusioni.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Io confesso che resto più che meravigliato delle cose dette dall'onorevole Mosca.

Egli ha affermato che da questi banchi non escono che parole sibilline e che dalle parole mie si può quasi argomentare che la legge del 27 aprile 1885 si può mandare negli archivi. Come mai le mie parole, onorevole Mosca, possono dar diritto a lei (mi scusi la frase) di affermare che da questi banchi parte sempre un linguaggio sibillino, e in particolar modo da me, ch'è quasi la prima volta che mi onoro di parlare dinanzi alla Camera? Come vuole che io prenda l'impegno che il riparto sarà fatto in questo o quell'altro giorno, quando, prima di ogni cosa, conviene che io abbia sott'occhio la relazione della Commissione, che deve fare le sue proposte? O che non ho forse detto io, che farò tutti gli uffici perchè queste proposte vengano presentate prima del novembre?

Aspetti l'onorevole Mosca che queste proposte giungano al Governo, e se il Ministero non provvederà, egli avrà diritto di dire che parlo un linguaggio sibillino ed anche peggio; ma allora soltanto potrà crederlo e dirlo, non in questo momento!

Aspetti il novembre per dire che non tengo la mia parola; ma in questo momento non riconosco ad alcuno il diritto di sospettare che io mi adoperi a velare il mio pensiero con parole di colore sibillino ed oscuro.

Io penso che la legge 27 aprile 1885 debba essere osservata in tutta la sua ampiezza, ma, come ho avuto l'onore di dire molte volte, penso anche che si debba andare molto a rilento prima di prendere impegni; giacchè una volta preso un impegno bisogna saperlo mantenere. (*Bene! Bravo!*) Solamente a questo patto io rimango a questo posto. (*Bravo!*)

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

**Mosca.** Io non ho detto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia adoperato un linguaggio

sibillino; ho detto invece che più volte ho inteso ripetere inefficacemente le stesse cose sul riparto dei mille chilometri, onde è nata in me la convinzione che il tanto atteso riparto non possa più essere eseguito. Non domando di meglio che di poter ricredermi di questa convinzione, ma io ritengo che passeranno molte lune prima che la legge del 1885 abbia in questa parte il suo compimento.

**Presidente.** Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

(*La discussione generale è chiusa.*)

La Giunta propone un ordine del giorno, ma io ritengo che sia meglio rimandare ogni deliberazione intorno ad esso al capitolo 53 cui si riferisce.

Che ne pensa la Commissione?

**Romanin-Jacur, relatore.** La Commissione se ne rimette al presidente.

**Presidente.** Passeremo quindi alla discussione degli articoli:

“ Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. ”

Si dà lettura dello stato di previsione, rinnovando l'avvertenza che tutti quei capitoli sui quali nessuno chiede di parlare e relativamente ai quali non è fatta nessuna proposta, s'intendono approvati con la semplice lettura.

**TITOLO I. — Spesa ordinaria. — Categoria prima. Spese effettive. (Spese generali). Capitolo 1. Ministero - Personale (Spese fisse, lire 752,530.**

**Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 63,000.**

**Capitolo 3. Ministero - Manutenzione, riparazione, arredamento ed assicurazione dei locali, lire 28,000.**

**Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi e spese postali (Spesa d'ordine), lire 65,000.**

**Capitolo 5. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dei creditori (Spesa obbligatoria), per memoria.**

**Capitolo 6. Casuali per tutti i servizi della amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 295,000.**

**Spese per lavori pubblici. — Genio civile. — Capitolo 7. Personale (Spese fisse), lire 4,508,780.**

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

**Cavalletto.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto poco fa che nelle opere pubbliche, o nelle spese dei lavori, si deve osservare una giusta misura, per non pregiudicare le finanze. Nessuno può opporsi a questo concetto; ma non basta avere la misura nelle spese, bisogna anche spendere bene; e, per spendere bene, è necessario che le persone che devono fare i progetti dei lavori, ed attendere alla loro esecuzione siano capaci, bene ordinate e anche in numero sufficiente. Perciò avrei da fare, a questo riguardo, qualche raccomandazione all'onorevole ministro.

Ritengo che, in tanta quantità di opere pubbliche, che si devono eseguire, e sulle quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici deve portare la sua attenzione, ed il suo esame, sarebbe utile che quella disposizione della nuova legge del 1882, che autorizza il ministro a chiamare, in seno del Consiglio stesso, consiglieri straordinari, tolti dagli uomini tecnici più distinti fra ingegneri e professori tecnici, che trovansi nello Stato, venisse attuata: essendochè molti ispettori che compongono quel Consiglio già sono ordinariamente destinati e distratti per le ispezioni dei loro circoli o per l'esame locale delle opere e dei lavori più importanti; come anche sarebbe utile che si attuasse l'altra disposizione della nuova legge, relativa alla istituzione di comitati tecnici speciali, i quali devono sussidiare le direzioni amministrative, per le cose tecniche di minore importanza, a fine di risparmiare una parte del lavoro su coteste minori cose al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Inoltre, io raccomanderei (e questa raccomandazione l'ho fatta ripetutamente, e periodicamente da tanto tempo) che, quando si fanno progetti di ferrovie, specialmente nei paesi di montagna, non si omettesse mai la diligente esplorazione geologica dei terreni, per non incorrere in grossi errori, specialmente tracciando ferrovie che si preventivano, rispetto al loro costo, per somme moderate, ma che, praticamente, diventano di dispendio enorme, per averle stabilite sopra terreni malfidi, e inconsistenti. E poichè la Commissione del bilancio ha raccomandato che si distinguano le spese per i lavori, da quelle per la assistenza e sorveglianza tecnica della esecuzione degli stessi, nonchè per qualche direzione affidata a personale straordinario, io mi fo lecito di osservare che la direzione dei lavori è di regola affidata al personale proprio del Genio civile, che normalmente deve esercitarla; ma che la spesa per la assistenza e sorveglianza tecnica, in passato, si includeva nel complesso delle spese delle singole opere.

Si vuole, ora, che sia distinta (e sta bene, per la regolarità dell'amministrazione); ma io raccomanderei che, rispetto alla assistenza e sorveglianza tecnica sulla esecuzione dei lavori non si facessero troppi risparmi: perchè i risparmi eccessivi vanno a danno della buona esecuzione dei lavori stessi. C'è tendenza a risparmiare di troppo, nella sorveglianza dei lavori! E i lavori, qualche volta (e, forse, più di qualche volta), o per insufficienza numerica del personale che li sorveglia, o per la meno idonea scelta di questi sorveglianti, apparentemente si presentano ben fatti, ma intrinsecamente sono fatti male, e ciò perchè la esecuzione non ne fu rigorosamente e continuamente controllata.

Quanto, poi, al riordinamento dei custodi idraulici, il relatore ci dà notizia che questo riordinamento si farà tra breve, che il ministro spera di potere in breve attuarlo. In questa bisogna io raccomando al ministro la massima sollecitudine, in quanto che il servizio idraulico è assai importante, e se non lo riordineremo per bene e con tutta sollecitudine, andremo incontro a quei disastri di rotte d'argini e di inondazioni che portano la desolazione nelle provincie, e che cagionano allo Stato enormi spese.

Credo di non aver fatte raccomandazioni inutili, e quindi di non avere senza ragione intrattenuto, su questi argomenti di vero interesse pubblico, la Camera.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Cavalletto non fa mai raccomandazioni inutili, e questa volta ha espresso una massima alla quale tutti assentiamo, cioè che non basta spendere, ma che bisogna spendere bene. E perchè si spenda bene egli ha fatto quattro raccomandazioni.

Egli crede che giovi chiamare presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici alcuni ufficiali di grado inferiore...

**Cavalletto.** No, no.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Se avrò inteso male, mi correggerà.

Intanto debbo dirgli che molti ingegneri capi sono applicati al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e credo che questa determinazione sia buona, e giovi mantenerla, se pure non si vuole accrescere il numero degli ispettori.

L'onorevole Cavalletto diceva che tuttavolta che si studiano progetti di ferrovie, specialmente in montagna, occorre una esplorazione geologica dei terreni per non trovarsi poi esposti a gravis-

sime conseguenze. Ed io sono lieto di potergli dire che il mio egregio antecessore aveva già applicata questa massima, talmente che per parecchie strade che si sono studiate, e che si stanno studiando, in montagna, si è chiesto l'ausilio di persone competenti, cioè di persone che in modo speciale sappiano rendersi conto della qualità dei terreni che si devono attraversare.

Un'altra raccomandazione fa l'onorevole Cavalletto, cioè che si creino Comitati speciali presso le Direzioni generali, che diano pareri sopra oggetti di minore importanza. Ed anche questo suo desiderio è già stato soddisfatto, perciocchè presso la Direzione generale delle opere idrauliche è appunto costituito un Comitato speciale, il quale si occupa delle materie minori, senza che occorra volta per volta di dover interrogare il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Finalmente egli dice: badate a non far troppi risparmi, perchè volendo farne di soverchi si cade nell'altro inconveniente di non curare abbastanza la direzione e l'andamento dei lavori. Egli ha anche in ciò perfettamente ragione; ma io lo prego a dare uno sguardo alle opere pubbliche straordinarie, ed egli si persuaderà che questo personale non è scarso.

Anzi ho in animo di esaminare meglio la situazione per vedere se per avventura non convenga applicare una parte di questo personale ad altri uffici; giacchè certe opere straordinarie volgono ormai al loro termine.

Spero di avere inteso esattamente le parole dell'onorevole Cavalletto; e dichiaro che terrò sempre in grande considerazione queste e tutte le altre osservazioni che egli si compiacerà di fare con la sua grande competenza.

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

**Cavalletto.** Onorevole ministro, io non ho punto raccomandato che al Consiglio superiore dei lavori pubblici vengano straordinariamente aggregati ingegneri che appartengano al Corpo del Genio civile, di grado inferiore a quello degli ispettori.

La legge del 1882 autorizza, come ha detto, il ministro ad aggregare al Consiglio superiore dei lavori pubblici persone tecniche estranee al Corpo del genio civile e distintissime nei rami speciali dei lavori pubblici, e in Roma ne può trovare di valentissime che aggiungerebbero forza e utile ausilio a quel superiore consesso.

Quanto poi al risparmio nelle spese di assistenza e sorveglianza tecnica per la esecuzione dei lavori, io ho indicato tassativamente le spese

di sorveglianza e controlleria dei lavori, affinché questi siano eseguiti di conformità alle buone regole dell'arte e alle prescrizioni dei capitoli di appalto. Potrei citare casi di inconsiderati risparmi che furono veramente dannosi alla buona esecuzione delle opere, e favorevoli a indebiti guadagni degli impresarii.

Dopo ciò non aggiungo altro.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, si intenderà approvato il capitolo 7 nello stanziamento proposto di lire 4,508,780.

(È approvato, e si approvano i successivi sino al 16.)

Capitolo 8. Spese d'ufficio (Spese fisse), 200,000 lire.

Capitolo 9. Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse), lire 65,000.

Capitolo 10. Spese per indennità e diverse, lire 920,000.

*Strade.* — Capitolo 11. Manutenzione di strade e ponti nazionali - Salario ai cantonieri - Contributo per manutenzione di traverse nazionali - Assegni alla Cassa cantonieri. Personale, 6,251,080 lire.

Capitolo 12. Miglioramento di strade e ponti nazionali. - Lavori, lire 1,809,070.

Capitolo 13. Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 67,219.24.

Capitolo 14. Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 50,000.

*Acque.* — Capitolo 15. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria, lire 930,000.

Capitolo 16. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria, lire 5,000,000.

Sopra questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Righi.

(Non è presente).

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare. (Oh! oh!)

**Cavalletto.** Quei signori che dicono *oh!* intendono che io debba tacere?

**Presidente.** Non badi alle interruzioni, onorevole Cavalletto; e prego gli onorevoli colleghi di non interrompere.

**Cavalletto.** Io esercito un diritto e compio un dovere.

**Presidente.** Ha ragione, parli.

**Cavalletto.** A riguardo di questo capitolo io non ho che a raccomandare all'onorevole ministro quelle opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria del Brenta, che si vollero recentemente classificare una seconda volta, sebbene legittimamente e legalmente già appartenessero alla 2<sup>a</sup> categoria, e tra queste opere gli raccomando specialmente quelle delle località di Tezze, di Santa Croce Bigolina, di San Giorgio in Bosco e in Brenta, di Campo San Martino, di Gazzo e di Carturo. In coteste località si fecero lavori provvisionali che risultarono inutili, perchè rovesciati o rotti ad ogni piena del fiume un po' ingrossato.

È necessario che una buona volta colà si facciano lavori saldi e stabili, perchè ad ogni piena del Brenta non si ripetano poi danni gravissimi ai territorii che hanno diritto di essere protetti e difesi.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Accetto la raccomandazione dell'onorevole Cavalletto e farò del mio meglio perchè il danaro sia speso utilmente.

**Presidente.** L'onorevole Righi era pure iscritto su questo capitolo; ma non essendo egli presente s'intende che rinunzia e per conseguenza il capitolo 16 è approvato.

(Sono pure approvati i successivi fino al 21 inclusive).

Capitolo 17. Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria (Spese fisse), lire 182,765.

Capitolo 18. Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di prima categoria (Spese fisse), lire 28,000.

Capitolo 19. Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria (Spese fisse), lire 936,495.

Capitolo 20. Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria (Spese fisse) lire 154,000.

Capitolo 21. Concorso per opere idrauliche consortili (3<sup>a</sup> categoria) giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, numero 2248, allegato F, lire 100,000.

Capitolo 22. Sussidi ai comuni per opere di difesa (4<sup>a</sup> categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'articolo 99 della legge predetta, lire 250,000.

Su questo capitolo la Commissione ha sottratte 50,000 lire.

Accetta l'onorevole ministro la diminuzione?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Accetto **Presidente.** Allora il capitolo è approvato nella somma di lire 200,000.

Capitolo 23. Servizio idrografico fluviale lire 4,000.

Capitolo 24. Casuali per il servizio delle opere idrauliche fluviali, lire 550,000.

La Commissione ha elevato lo stanziamento di questo capitolo a lire 600,000. Onorevole ministro?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Accetto quest'aumento che va a compenso delle 50,000 lire, tolte al capitolo 22.

**Presidente. Bonifiche.** — Capitolo 25. Personale di custodia delle bonifiche (Spese fisse), lire 120,000.

Capitolo 26. Personale di custodia delle bonifiche (Spese variabili), lire 5,000.

La Commissione propone che lo stanziamento di questo capitolo sia ridotto a lire 3,000. Il ministro accetta?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Accetto.

**Presidente. Porti, spiagge e fari.** — Capitolo 27. Manutenzione e riparazione dei porti, 1,780,000 lire.

Capitolo 28. — Escavazione ordinaria dei porti, lire 3,170,000.

Capitolo 29. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 71,706. 30,

Capitolo 30. Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili), lire 6,717.

Capitolo 31. Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse), lire 1,495.

Capitolo 32. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 720,000.

Capitolo 33. Personale pel servizio dei fari (Spese fisse), lire 275,000.

Capitolo 34. Personale pel servizio dei fari (Spese variabili), lire 50,000.

Capitolo 35. Sussidi per opere ai porti di 4<sup>a</sup> classe (Articolo 198 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F<sup>1</sup>), lire 240,000.

Capitolo 36. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4<sup>a</sup> classe della 2<sup>a</sup> categoria (Articolo 23 della legge 16 luglio 1884, numero 2518), lire 200,000.

Capitolo 37. Restauro alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine), lire 10,000.

**Strade ferrate.** — Capitolo 38. Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse), somma proposta dal Ministero, lire 970,000; somma proposta dalla Commissione, lire 853,197. 50.

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

**Episcopo.** Non è mio intendimento di tediare a lungo la Camera. Io mi sono iscritto unica-

mente per rivolgere due modestissime preghiere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nel gennaio di quest'anno, fu annunciato che, nella provincia di Lecce, la Società per le Mediterranee aveva stabilito una corsa tra Brindisi-Taranto-Metaponto-Napoli, col servizio di due treni notturni, uno dei quali partiva da Brindisi alle ore 6.8 pomeridiane, e l'altro da Napoli alle 7.30 pomeridiane del giorno successivo. Questa notizia, com'è facile immaginare, incontrò il favore generale. Tutti speravano che la nuova linea avrebbe portato un incremento ed un miglioramento nelle relazioni tra la provincia e Napoli.

Ma però ci era una difficoltà. Questa nuova corsa non coincideva cogli altri treni della provincia; ciò che limitava i vantaggi sperati fino a Brindisi, e non li estendeva a Lecce, Gallipoli ed Otranto.

Quindi l'amministrazione provinciale rivolse istanza al Governo, affinché fosse trovato modo di far coincidere, a Brindisi, i treni della Mediterranea con quelli provenienti o diretti a Lecce, Gallipoli ed Otranto.

Questa istanza fu da me raccomandata: e siccome allora parlavasi di una prossima riforma degli orari, così io pregai che, in quell'occasione, se ne fosse tenuto conto.

Ma io ne parlai invano. Imperocchè, messi in atto i nuovi orari, non solo non ci furono concesse le coincidenze domandate, ma ci fu tolta qualche coincidenza che prima esisteva fra la Bologna-Gallipoli e la Brindisi-Taranto.

Io non dirò all'onorevole ministro come i benefici delle ferrovie il più delle volte dipendano dal coordinamento degli orari. Egli lo sa meglio di me, ed ogni parola che io aggiungessi a questo riguardo sarebbe del tutto superflua.

Solamente dirò che, a mio credere, talvolta un buon ordinamento di orari, vale più che una nuova ferrovia, per i fini che si propone questo mezzo di locomozione di avvicinare i popoli e di rendere attivi gli scambi fra di essi.

Io mi limiterò piuttosto a notare singolarmente i danni che la provincia di Lecce ha ricevuti da questi nuovi orari.

Prima di tutto, i due terzi della popolazione della provincia non possono godere il beneficio della nuova corsa per Napoli. E chi sa la corrente d'interessi che esiste, non dirò solo fra la provincia di Lecce e Napoli, ma fra tutte le provincie del mezzogiorno e la metropoli napoletana converrà facilmente con me che ciò rappresenta un danno gravissimo.

Ma c'è di più. Essendosi tolta la coincidenza che prima esisteva tra la Bologna-Gallipoli e la Brindisi-Taranto, quest'ultima linea ha perduto quasi ogni utilità per gli altri circondari, i cui abitanti non possono che con disagio usarne.

Finalmente ritengo, e credo di essere nel vero, che il nuovo ordinamento degli orari abbia nociuto anche al circondario di Taranto, il quale, per causa delle interruzioni stabilite a Brindisi, manca d'una comunicazione diretta con Lecce. Per modo che gli abitanti di quella parte della provincia non possono che dopo lunghe fermate ed in molte ore raggiungere il capoluogo a cui sono chiamati da interessi varii, soprattutto d'ordine amministrativo.

La gravità di questi fatti m'induce a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prendere in esame la questione, ed apportare una qualche modificazione agli orari della provincia, almeno per ciò che concerne le cose suesposte.

Anzi per uscire dal vago e presentare una proposta concreta, io sottoporro al suo esame un mezzo suggerito dalla Deputazione provinciale nella sua tornata del 16 marzo.

Essa domandava « che il treno 718 della rete Adriatica, che ora parte da Maglie alle 5 pomeridiane per morire a Fasano, partisse invece alle 2.35 pomeridiane; così giungerebbe a Brindisi alle 5.48 pomeridiane, ed i viaggiatori diretti per Napoli avrebbero modo di prendere, dopo venti minuti di fermata, il treno postale 268 della Mediterranea, che parte alle 6.8 pomeridiane.

E per il ritorno, domandava « che il treno 261, che parte da Taranto alle 3 pomeridiane e non è in relazione con altri treni superiori, movesse invece alle 3.15 pomeridiane, perchè in tal modo coinciderebbe col treno 69 della rete Adriatica, che giunge a Brindisi alle 6,25 pomeridiane, e riparte per Lecce-Gallipoli ed Otranto alle 6.40. »

Come dunque si vede, secondo questa proposta, il treno 718, che parte da Maglie alle 5, dovrebbe invece partire alle 2.35; ma questo treno finisce a Fasano. Ed il treno 261, che parte da Taranto alle 3, dovrebbe posticipare partendo alle 3,51. E neanche questo treno è in corrispondenza con altri treni. Cosicché si potrebbe nel modo indicato dalla Deputazione provinciale soddisfare all'interesse di quelle popolazioni, senza fare perturbamenti agli orari delle altre linee.

recare dunque l'onorevole ministro se in questo Veda dunque l'onorevole ministro se in questo modo, od in dare soddisfazione a questo desidero, si possa

derio che è dei più vivamente sentiti dalle nostre popolazioni.

Non aggiungo altro su questo argomento; e se la cortesia dell'onorevole ministro me lo consente, richiamerò la sua attenzione sopra un altro inconveniente molto deplorato.

Sulla linea Brindisi-Lecce-Gallipoli esiste una stazione chiamata Zollino, la quale è quanto di più incomodo e di più molesto si possa immaginare nei trasbordi che debbonsi fare colà dai viaggiatori diretti o provenienti da Gallipoli, e da quelli che vanno o vengono da Maglie od Otranto.

Io ho parlato altra volta alla Camera di questa questione, e perciò sarò brevissimo.

Si tratterebbe di evitare i disturbi di questi trasbordi; il che potrebbesi conseguire facendoli a Lecce invece che a Zollino.

Si è fatto preghiera da gran tempo alla Società esercente la rete Adriatica di esaminare la questione e l'opportunità di questo cambiamento di trasbordi; ed essa fu da principio cortese di concederlo per due treni. Ma ci sono altri quattro treni che fanno tuttora i trasbordi a Zollino. Io quindi pregherei l'onorevole ministro di interporre i suoi autorevoli uffici presso la Società, affinché quello che essa ha fatto per due treni, lo faccia anche per gli altri quattro che sono i più frequentati, massime nella stagione invernale.

Così noi saremmo liberati dalle grandi noie e dai tormentosi fastidi che arreca il dover cambiare convoglio in un'aperta campagna, mancante di tutto, persino di facchini che agevolino ai viandanti il passaggio da un treno all'altro.

Anche per questa parte, mi auguro che l'onorevole ministro possa soddisfare a queste nostre legittime esigenze.

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

**Lazzaro.** Io sono dolente di dover tornare sopra alcuni argomenti già trattati nella importantissima e recente discussione intorno al bilancio dei lavori pubblici.

Uno degli argomenti di cui in quell'occasione m'intrattenni, e di cui ha pure testè parlato l'onorevole Episcopo, è appunto quello degli orari.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici d'allora, promise e dichiarò che si sarebbe trovato il modo di stabilire un accordo fra l'ispettorato e le Società, per un treno diretto da Roma a Bari; ma quella promessa non fu mantenuta.

Allo stato attuale delle cose, per andare da Roma a Bari, bisogna fermarsi per lunghe ore a Caserta; mentre che ove fosse stabilita una coincidenza fra il treno che parte da Napoli per Fog-

gia col treno da Roma a Caserta, e si facesse proseguire il treno di Foggia per Bari, il desiderio di tutta la popolazione delle città lungo la linea barese sarebbe soddisfatto. E soggiungo che gli uomini tecnici credono facilissimo adottare questo provvedimento.

Desidero poi richiamare l'attenzione del ministro sopra un'altra questione.

Ai viaggiatori fra Napoli e Caserta, fu tolto il beneficio di potersi valere dei biglietti di andata e ritorno per le due linee che uniscono queste due città; beneficio, questo, che faceva molto comodo ai passeggeri. Si noti che allora le tariffe erano diverse sulle due linee; perchè sulla linea Caserta-Napoli della rete delle Romane oggi Mediterranea, vi era la tariffa speciale; mentre sulla linea Napoli-Aversa-Caserta della rete Meridionale oggi Adriatica, vigeva la tariffa generale.

Ora io domando: dal momento che oggi questa differenza è scomparsa e le tariffe sono eguali, perchè non si ristabilisce quel beneficio al quale ho accennato? Quando, nella passata discussione, feci eguale domanda, l'onorevole ministro rispose che il mio desiderio era già esaudito, ed io mi dichiarai pienamente soddisfatto. Ma nonostante quella dichiarazione, il mio desiderio, che pure sembrami tanto legittimo, rimase lettera morta. Ed io quindi mi volgo alla cortesia dell'onorevole ministro affinché si compiaccia di far restituire ai viaggiatori sulla linea Napoli-Caserta il beneficio di cui godevano.

Un'altra raccomandazione è questa. Diverse volte, dal 1884 in poi, ho avuto occasione di richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici circa le condizioni infelicissime nelle quali si trova la stazione di Caserta. Questa stazione che è importantissima per tutte le linee che vi mettono capo dall'Adriatico, dall'alta Italia, da Napoli e da Reggio, non ha nemmeno una tettoia; per modo che, dominandovi i venti, viaggiatori e merci si trovano spesso esposti alle intemperie senza riparo di sorta.

**Presidente.** Onorevole Lazzaro, queste sue osservazioni troveranno sede più opportuna al capitolo 133.

**Lazzaro.** Per tener conto di questa osservazione del presidente, e bastando quanto ho esposto per la stazione di Caserta, parlerò del personale ferroviario che dipende dall'ispettorato. Io ebbi già occasione di leggere qui alcune disposizioni di un certo regolamento che la Società Mediterranea aveva stabilite per i suoi impiegati, e che fecero sulla Camera una grande impressione.

Il ministro rispose che non era ancora informato di quel regolamento, il quale però non avrebbe potuto andare in vigore senza l'approvazione preventiva del Governo, secondo il prescritto dall'articolo 103 della legge delle convenzioni.

Ignoro se il Governo abbia approvato quelle norme e quel regolamento; certo è che sono in piena e perfetta esecuzione.

E quindi prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prender nota di questo fatto, che interessa più di 70,000 individui, abbandonati alla discrezione di coloro che non sempre pensano in conformità di certi sentimenti ai quali la Camera credeva si dovessero ispirare quando votò le convenzioni; e se, come spero, il regolamento non è approvato, di bene studiare la grave questione.

Inoltre prego l'onorevole ministro di considerare che questo personale, che serve tanto lo- devolmente e dal quale dipendono spesso la sicurezza e la vita dei viaggiatori e sempre il commercio del nostro paese, aspettava e aspetta un organico. E che se non si provvede secondo giustizia e con molta coscienza alle sorti di questo personale, io non so come potrà andare avanti il servizio ferroviario.

Io sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, prenderà a cuore la questione con quell'energia che lo distingue; come son certo che se prometterà, saprà anche mantenere le sue promesse.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli Federico.

**Gabelli Federico.** Confesso che io aveva l'intenzione (e la Camera perdoni anche l'intenzione) di fare una seconda edizione dell'uno o dell'altro dei miei discorsi ferroviari. Dico o dell'uno o dell'altro, poichè, diversi di forma, diversi in parte anche di argomento, arrivarono tutti quanti a questa conclusione: che si spende troppo, e che il paese, avendo l'intenzione di diventar ricco a furia di costruire ferrovie, va diventando allegramente povero.

Ma per impedirmi di parlare è intervenuto il Governo; e io non ho proprio alcun merito se risparmiò alla Camera un discorso ferroviario.

Una volta il Governo aveva l'abitudine di pubblicare statistiche ferroviarie. Non erano, a dir la verità, il più bel modello del genere; molto a desiderare lasciavano; qualche cosa (non dirò qualche bugia, perchè non lo si può dire) non perfettamente esatta si lasciava correre, (*Si ride*) anzi ci si metteva dentro.

Ma ciò che era abbastanza esatto, e che stu-

diavamo noi ingegneri ferroviari, erano le tabelle numeriche.

Quando si era imparato a leggere queste statistiche, si capiva perfettamente in qual parte stesse la verità, e in qual parte no.

L'ultima statistica fu pubblicata nel 1884; da allora in poi c'è, per questa azienda ferroviaria, buio pesto. E a me pare che se c'era un periodo, in cui il Governo dovesse aver sentito il bisogno d'informare la Camera di tutto quanto concerneva l'azienda delle ferrovie e gli andamenti ferroviari, era precisamente questo periodo in cui, a compenso di averci fatto votare tutte le leggi che abbiám votate, ci si viene a dire: qui occorrono 100 milioni; là occorrono 90 milioni; domani, ne occorreranno qualche altro centinaio.

E tutto questo ci si viene a dire, quando noi nulla sappiamo intorno ai fatti delle ferrovie! Il relatore del bilancio, i relatori di parecchie leggi ci danno alcuni numeri; di quando in quando, pubblicano una mezza tabella sopra alcuni dei fatti.

Ma tutte queste indicazioni parziali non servono affatto, a dare una idea complessiva di tutto l'andamento della amministrazione ferroviaria. Il Governo italiano si è mostrato molto ben disposto per questi studi ferroviari; ha accettato d'intervenire al congresso di statistica ferroviaria; e il nostro direttore della statistica è vice-presidente della Commissione internazionale per la pubblicazione delle statistiche ferroviarie internazionali. Ora si capisce perfettamente quanto più indietro debba restare la pubblicazione delle statistiche internazionali, in confronto alla pubblicazione delle statistiche nazionali: ogni Stato fa per sè quel che fa, e bisogna che vada, poi, a riportare ad un'altra sede tutto quanto quello che ha fatto, perchè possa venir ripubblicato come statistica internazionale.

La statistica nazionale deve, quindi, precedere sempre, necessariamente, la statistica internazionale. Ad onta di questo, la statistica internazionale è di un solo anno, e sarà prestissimo pubblicata quella che arriva allo stesso punto in cui si trova presentemente la pubblicazione della nostra statistica nazionale. Io domando che il Governo mi dia la possibilità di annoiare maggiormente la Camera; mi dia la possibilità di venir qui a riferire numeri esatti intorno a tutto quel che riguarda l'amministrazione delle ferrovie; perchè altrimenti sarò costretto a fare come ho fatto, qualche altra volta, e non mi pare con vantaggio della discussione. È una cosa che a me,

quasi direi, ripugna, quello che siamo costretti ora a fare.

Bisogna ricorrere alle amministrazioni, e siccome neanche alle diverse amministrazioni si può dire, datemi tali e tali dati, bisogna ricorrere a tali o tali altri impiegati, e questi sono od un capo servizio, od un copista; ed è male tanto il chiedere queste informazioni ad un capo servizio, quanto ad un copista; è il Governo che ci deve informare. Vedo nella relazione che si dice, circa alle spese ferroviarie, " che, avendo ordinato studii accurati sulle somme già impegnate, non può per ora concretare le sue risoluzioni. „ Il ministro, il Ministero non sanno dunque quali somme abbiano impegnate.

In un'altra relazione per maggiori spese straordinarie, e per nuovi lavori di strade nazionali, trovo che ultimate che siano le indagini tendenti a chiarire la situazione presente, ed a regolare i bisogni avvenire, si dice che non si sa nulla nè per il passato, nè per il futuro. Ma quel poco che sa, quel poco che può, il Governo ce lo dia, sarà tanto di guadagnato per le nostre discussioni. Approviamo il bilancio anche senza alcun dato, ma il Governo ci dia questi dati sulla situazione dell'amministrazione ferroviaria affinchè noi possiamo ora con cognizione di causa votare o no i cento e tanti milioni che occorrono per la Ovada e la direttissima Roma-Napoli. Io domando questo proprio come un favore personale al Governo. Allora mi prenderò la libertà di annoiare un po' più a lungo la Camera.

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

**Elia.** Una sola parola per fare una raccomandazione.

Replicatamente le popolazioni limitrofe alla stazione di Varano hanno fatto istanza al Governo perchè volesse chiedere alla Società Adriatica che, oltre il servizio per i passeggeri, si stabilisse in quella stazione anche un piccolo servizio giornaliero per le merci. Fu promesso che questo desiderio sarebbe stato appagato, ma per ora nessun provvedimento è stato adottato.

Fo faccio quindi calda raccomandazione al ministro perchè prenda a cuore la soddisfazione di questo desiderio.

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

**Branca.** Io debbo dire brevissime parole commentando quello che è già stato osservato nella relazione della Giunta generale del bilancio. La Giunta generale del bilancio non ha voluto inscrivere nella parte ordinaria l'aumento di stanziamento

domandato dal ministro, e l'ha rimandato alla parte straordinaria per lasciare la questione impregiudicata sull'ordinamento dell'ispettorato.

Ora rispetto a questa questione io credo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro acciò si provveda prontamente alla riforma definitiva dell'organico del personale di codesto ispettorato.

Io mi sono voluto procurare alcuni dati sull'organizzazione del Genio civile, e mi è risultato che il Genio civile è composto di 630 ingegneri, 1100 aiutanti, 259 ufficiali d'ordine: fra questi impiegati vi sono ispettori a 9000 lire. L'intero organico presenta una media pel suo personale di lire 2800, mentre come dico, vi sono funzionari dell'ordine più alto che abbia il Ministero dei lavori pubblici a 9000 lire.

Invece per quanto riguarda l'organico degli impiegati tecnici dell'ispettorato, abbiamo una media di 4000 lire.

Ora, a parte il modo come l'ispettorato possa rispondere alle sue funzioni, ciò porta che, in ogni nuovo organico creiamo una nuova spesa che eccede i limiti già stabiliti per gli organici antichi.

Ma vi è di più. Noi abbiamo nell'ispettorato un personale molto colto per alcuni atti assolutamente materiali, come sarebbero verificazioni di magazzini di deposito di materiale metallico e simili, poi quali atti quasi si richiede piuttosto un capo-squadra che un ingegnere.

Ora se tali funzioni sono esercitate da persona che per causa stessa della sua scienza si creda quasi umiliato a discendere a questi piccoli particolari, questa persona, invece di essere un esatto controllore di ciò che ad essi è affidato, finisce per darne la mansione a qualche suo subordinato.

Per la qual cosa, il modo come è stato organizzato l'ispettorato ha dato questo doppio risultato, di avere una spesa assai maggiore proporzionalmente a quella che si sarebbe avuta ampliando il Genio civile, ed inoltre di aver creato funzioni che se anche sono disimpegnate da persone teoricamente più istruite, nel fatto queste persone riescono meno adatte ai servizi che dovrebbero esercitare; mentre se si fosse preso a base il Genio civile, questo ci avrebbe dato una categoria di funzionari semplici aiutanti, i quali avrebbero potuto benissimo disimpegnare alcune mansioni.

Rivolgo quest'osservazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel quale dichiaro ho piena fiducia; ho piena fiducia perchè salvo a vedere i provvedimenti che saranno da lui presentati, è la prima volta che in fatto di lavori pub-

blici si dice da un ministro chiaramente lo stato vero delle cose ed io gliene rendo il più grande omaggio, perchè secondo un detto d'Orazio:

*Cognitum morbum facilis curatio.*

Io credo che la cura sarà difficile, ma ad ogni modo un gran passo si è fatto dal momento che il morbo è ben noto.

Ora io dico se v'ha organo nell'amministrazione dei lavori pubblici, che rappresenti il cervello e le braccia insieme questi è il Genio civile.

Occorreva quindi coordinare l'Ispettorato al Genio civile, o per dir meglio servirsi del Genio civile per l'Ispettorato.

Ho già rilevato alcuni degl'inconvenienti dell'attuale organizzazione dell'Ispettorato, ma ve ne ha un altro anche più grave: l'Ispettorato non corrisponde nelle sue varie sezioni, alle sezioni di costruzioni, di esercizio delle Società; per ciò accade spesso (non si è potuto ancora giudicare esattamente perchè siamo in sul principio) accade spesso che l'Ispettorato deve fare atto di adesione a quello che dicono le Società, mentre una più forte organizzazione dell'Ispettorato, che avesse riscontro nelle mansioni del Genio civile stesso sia nelle provincie, sia nei circondari, avrebbe potuto seguire l'organizzazione delle Società in tutta la periferia della penisola e riuscire ad un riscontro più efficace.

Non dirò poi quale vantaggio si sarebbe potuto avere rispetto alle costruzioni...

**Lugli.** Domando di parlare.

**Branca.** ... perchè il Genio civile avendo il personale adatto alle costruzioni, una sezione del Genio civile specialmente in ciò adoperata, avrebbe potuto risolvere anche questa questione.

Ma io non intendo qui di presentare un disegno di legge; soltanto, sciogliendo le riserve della relazione della Giunta generale del bilancio, ho voluto fare queste raccomandazioni all'onorevole ministro, acciocchè dovendosi provvedere alla riforma definitiva dell'organico dell'Ispettorato, l'onorevole ministro esamini il problema in tutta la sua ampiezza, e dia la soluzione che sia la più conveniente a poter avere un buon funzionamento del servizio, e una relativa economia, che, nelle condizioni attuali, credo sia molto necessaria.

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

**Lugli.** Confesso che non avevo nessuna volontà nè desiderio di parlare in questa discussione. Ma vi sono tratto da alcune considerazioni che intorno a questo argomento del personale ha fatto

l'egregio mio amico, il deputato Branca, quando egli avvisava come, allargando la base del Genio civile, si avrebbe potuto migliorare il servizio non solo d'ispezione delle strade ferrate, ma si avrebbe anche meglio servito alla costruzione delle medesime.

Io sono in un ordine d'idee completamente opposto a quello dell'onorevole mio amico Branca, perchè sono convinto, che gli uffici del Genio civile, così come sono oggi istituiti, siano uffici i quali non possano convenientemente nè economicamente servire nè all'ispezione delle strade ferrate, molto meno poi alla loro costruzione. Anzi, giacchè l'onorevole Branca ha fatto preghiera all'onorevole ministro di esaminare sotto il punto di vista da lui presentato questo problema, faccio anch'io uguale preghiera perchè il problema sia da lui esaminato sotto un punto di vista diametralmente opposto a quello dell'onorevole Branca, vale a dire che, a mio avviso, sarebbe molto più conveniente, molto più economico il sottrarre al Genio civile la direzione e la costruzione delle strade ferrate. Io credo che uno dei coefficienti, che hanno influito a far salire le spese in queste costruzioni, sia stato appunto quello di avere affidato al Genio civile la esecuzione dei lavori afferenti ad alcune strade ferrate. Imperocchè bisogna bene essere persuasi che gl'ingegneri ferroviari sono ingegneri speciali, e che gl'ingegneri, in generale, addetti al Genio civile, non hanno le sufficienti cognizioni per far condurre economicamente le costruzioni delle ferrovie.

E con questo non intendo di venire meno al rispetto che sento altissimo per gl'ingegneri del Genio civile, ma dico ciò solo perchè le costruzioni ferroviarie sono una cosa assolutamente distinta dalle altre costruzioni, le prime richiedendo studii speciali, e una esperienza lunga e costante in simil genere di costruzioni.

Il pretendere che ingegneri capi del Genio civile, i quali, nella massima parte, non hanno mai visto collocare una traversa, nè una rotaia, sieno capaci di dirigere bene ed economicamente le costruzioni delle strade ferrate, è pretendere assolutamente quello che non si può, e non si deve.

E se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, come io non dubito, esaminerà il problema, intorno al quale ha chiamata la sua attenzione l'onorevole mio amico Branca, si persuaderà al pari di me che bisogna togliere in modo assoluto al Genio civile la direzione delle strade ferrate.

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

**Saracco**, ministro dei lavori pubblici. Risponderò breve ai diversi oratori che hanno parlato sul capitolo che viene in discussione.

Comincerò dall'onorevole Branca.

L'onorevole Branca, al quale devo molti ringraziamenti per le buone cose che ha voluto pronunziare al mio indirizzo, ha fatto alcune raccomandazioni, che riguardano l'ispettorato generale delle ferrovie. Sostanzialmente, egli mi ha richiamato a considerare, se non convenisse formare un nuovo organico definitivo, tale che rispondesse ai veri e propri bisogni del servizio.

Io non entrerò giudice fra l'onorevole Lugli e l'onorevole Branca, se convenga trarre largo partito degli ufficiali del Genio civile, come crede l'onorevole Branca, o se non convenga piuttosto escluderli, come crede l'onorevole Lugli. È tal questione, sopra della quale non mi sento punto in questo momento licenziato a pronunziare il mio giudizio.

Ma, come l'onorevole Lugli consentirà con me, che la questione merita di essere studiata, così io posso anche rispondere all'onorevole Branca, che terrò in grande conto le sue raccomandazioni e vedrò chi dei due abbia ragione, e se per avventura non abbia ragione un po' l'uno ed un poco l'altro e non debba tenersi una via di mezzo fra le due opinioni.

In quanto all'ispettorato generale delle ferrovie, l'onorevole Branca, se non erro, ha preso argomento a parlarne da ciò che ne scrisse il relatore della Commissione nella sua elaborata relazione; ed io dichiaro che in questa parte convengo perfettamente con quello che ha detto la Commissione generale del bilancio.

Nel momento presente, fare un giudizio assoluto intorno alla bontà del sistema messo in atto per il servizio d'ispezione delle ferrovie sarebbe cosa prematura, sarebbe anzi temeraria. Se ho dovuto domandare alla Camera un aumento di personale, l'ho fatto unicamente perchè mi son trovato davanti ad un arretrato se non spaventoso, certo considerevolissimo. Orbene io credo che questo arretrato bisogna smaltirlo; ma una volta smaltito, bisognerà considerar bene se l'ispettorato, come è attualmente costituito, risponda a tutte le esigenze di questo importante servizio.

Io mi riservo di studiare la questione proprio, come suol dirsi, sul terreno, vale a dire nello svolgimento pratico degli affari. Ma parmi fin da ora di poter dire che, se ne avrò il tempo e se mi lascierete su questo banco, presenterò un organico che debba essere approvato per legge, pigliando

norma ed ammaestramento dall'esperienza che è sempre la grande maestra degli uomini e delle cose. Questa è anzi la considerazione, per la quale di buon grado ho consentito alla proposta della Commissione di iscrivere l'aumento di spesa, invece che nella parte ordinaria del bilancio, nella parte straordinaria. Se avessi consentita la iscrizione nella parte ordinaria avrei quasi riconosciuto la bontà indiscutibile dell'organico attuale.

Ora io credo che per lo meno qualche parte di quest'organico debba essere ritoccata e modificata.

Ma questo lo vedremo più tardi. Io dichiaro quindi di consentire nelle idee dell'onorevole Branca e che studierò la questione sotto tutti i rispetti ed, a ragion veduta, presenterò probabilmente un nuovo organico che dovrà essere sottoposto al giudizio del Parlamento.

Questo, in risposta all'onorevole Branca, ed anche all'onorevole Lugli.

Ora intendo dire una parola, poichè mi viene in acconcio, all'onorevole Federico Gabelli il quale si è lagnato perchè non si siano pubblicate le statistiche, le quali gli porgono sovente occasione di intrattenere la Camera sopra l'andamento del servizio ferroviario.

Se avessi potuto immaginare che pubblicando qualche statistica avrei avuto il piacere anch'io di sentirlo in questa Camera, confesso che avrei fatto del mio meglio per pubblicarla; ma egli mi compatirà se essendo da poco tempo al Governo non sono ancora in grado di presentare queste statistiche che egli desidera; però posso affermare che ogni volta che le Commissioni parlamentari hanno chiesto al Governo dati e spiegazioni, io mi sono affrettato a darle piene ed intere, ho dato tutto quello che si trovava nel Ministero senza che si avesse a ricorrere nè a capi-sezione, nè a copisti, imperocchè ho voluto vederle ben bene io stesso, ondè assumerne piena ed intera la responsabilità.

Dunque, sotto questo rispetto, io dovrò mettermi in regola meglio per l'avvenire, ma credo fino ad ora di avere adempiuto al mio dovere.

Però l'onorevole Gabelli ha pronunziato qualche frase la quale mi ha un po' ferito l'orecchio, che cioè da alcune relazioni da me presentate si vede che nulla si sa del passato, nulla del presente, nulla dell'avvenire.

Onorevole Gabelli, mi pare veramente che queste sue parole siano un pochino esagerate, poichè appunto per riguardo al passato ho dovuto necessariamente, e molto mio malgrado, lo creda, venire innanzi alla Camera a chiedere urgenti provvedimenti, onde si potesse in qualche modo andare avanti; quanto all'avvenire io evidente-

mente non poteva presentare proposte chiare, perchè non conosco bene ed esattamente lo stato delle cose, ed il dire che per il passato domando provvedimenti, e mi riserbo studiare per l'avvenire, non vuole ancora dire a mio avviso che nulla si sappia del passato, e nulla si possa sapere per l'avvenire.

Posso pertanto ripetere, che in avvenire farò il mio dovere, e se ne avrò il tempo presenterò le statistiche che per legge devo presentare e quelle informazioni che mi venissero chieste da qualunque membro di questa Camera; e sarò tanto più lieto se avrò la soddisfazione di sentire uno dei bei discorsi, che di solito sa fare su queste materie l'onorevole Federico Gabelli.

Debbo ora rispondere poche cose ad un altro oratore, l'onorevole Elia, il quale mi sembra abbia parlato di una stazione, di cui mi è sfuggito il nome.

**Elia.** Varano, dove esiste un servizio di viaggiatori, e non di merci.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Egli mi ha raccomandato di interporre i miei uffici presso la Società Adriatica; ed io lo farò. Ma prego l'onorevole Elia e la Camera a considerare che l'esercizio delle ferrovie non è a mani dello Stato. Oud'è che io non posso prendere impegni, e mi limiterò a fare delle raccomandazioni.

L'onorevole Elia però mi consentirà di soggiungere che a mio avviso i ministri debbono andare a rilento nel fare raccomandazioni alle Società, perchè ne va sempre di mezzo la dignità del Governo che si espone ad un rifiuto o perde della sua forza per farsi obbedire quando ha il diritto od il dovere di comandare.

Il primo oratore che prese parte alla presente discussione (credo l'onorevole Episcopo) si è fatto interprete del desiderio espresso dalla provincia di Lecce, (che probabilmente sarà giunto al Governo) perchè sia stabilita una corsa notturna in coincidenza...

**Episcopo.** No; la corsa è già stabilita, ma la coincidenza manca.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Si tratta però di un supplemento di corsa.

**Episcopo.** Se mi permette, onorevole ministro, le spiegherò l'oggetto della mia raccomandazione. Fin dal gennaio scorso la Società per le Mediterranee stabilì una corsa da Brindisi a Napoli per la via di Taranto, ma questa corsa non coincide coi treni provenienti o diretti a Lecce-Gallipoli ed Otranto. Il nostro voto è che Ella, con una lieve modificazione degli orari, ci procuri

questa coincidenza che permetterebbe all'intera provincia di usufruire i benefici della nuova corsa.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ebbene a questo riguardo, onorevole Episcopo, io le dirò schiettamente che per quella poca pratica che ho potuto acquistare, mi sono fatto persuaso che il servizio nelle provincie del mezzogiorno, non procede come dovrebbe (*Approvazioni*).

Io credo che vi sieno alcuni treni, i quali potrebbero essere spinti più oltre, con grande beneficio di alcune provincie, ad esempio di quelle di Lecce e di Bari. Poichè vi hanno talune provincie del regno le quali hanno non un solo treno diretto ma ne hanno parecchi, mi pare giusto che anche ad altre si debba in circostanze presso a poco identiche concedere consimile trattamento. Ma non è men vero che per ciò converrebbe promuovere una riforma dell'orario attuale; e queste riforme degli orari non si possono ottenere altrimenti che sentite le società, le quali però non possono opporsi, tuttavolta che si stia nei termini contrattuali.

La questione degli orari è proprio come diceva l'onorevole Episcopo una questione complessa; ed il beneficio di una ferrovia si misura da un buono ordinamento degli orari. Terrò quindi conto particolare del desiderio ch'egli mi ha manifestato, riguardo alla coincidenza a Brindisi, dei treni di cui mi ha parlato.

E non solo è una questione complessa, ma è una questione di ~~tona~~conto; perchè ognuno sa che sopra una linea percorsa dai treni notturni le spese di esercizio si fanno maggiori, che non altrove, cosicchè bisogna, prima di risolvere, mettere sulla bilancia i benefici e l'aumento delle spese. Ad ogni modo, io convengo con l'onorevole Episcopo e con l'onorevole Lazzaro, che questo studio s'abbia da fare ed io lo farò volentieri.

Per parte mia non l'ho fatto, ma dichiaro che lo farò; e quando mi sia convinto che tanto la domanda dell'onorevole Episcopo che quella dell'onorevole Lazzaro siano meritevoli di essere esaudite, io compirò il mio dovere e farò gli atti necessari presso le Società. E se anche le Società non volessero, quando noi fossimo nel nostro diritto, io richiederò che si faccia.

L'onorevole Episcopo ha parlato anche della stazione di Zollino, che è una stazione molto incomoda, e vorrebbe che se ne facesse un'altra; e soggiungeva che già in parte alcuni de' suoi desideri erano stati soddisfatti; ma vorrebbe che per altri quattro treni, il trasbordo non avvenisse più in quella stazione.

Anche qui debbo avvertire che è molto dubbia

la competenza del Governo, giacchè siamo in tema d'esercizio ferroviario, affidato alle Società.

Io farò tuttavia gli studi convenienti e dove l'interesse delle Società non si opponga all'esaudimento del desiderio espresso dall'onorevole Episcopo, penso che la cosa si potrà ottenere.

L'onorevole Lazzaro, finalmente, mi ha parlato di biglietti di andata e ritorno fra Caserta e Napoli, che converrebbe ripristinare...

**Lazzaro.** No; vi sono...

**Saracco, ministro dei lavori pubblici...** in maniera che questo biglietto di andata e ritorno sia valevole sopra due rami diversi, come avveniva in passato.

**Lazzaro.** Sì.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Poi l'onorevole Lazzaro ha parlato della stazione di Caserta, la quale si trova allo scoperto.

Sul primo punto prenderò le dovute informazioni; appena le abbia, provvederò secondo giustizia.

Quanto alla stazione di Caserta, non ho che una parola da dire. Evidentemente queste spese ricadono sull'allegato B, capitolo 133.

**Presidente.** Già ho fatto noto all'onorevole Lazzaro che la sede di questa questione è nel capitolo 133.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ne parleremo dopo, ma comincio a dichiarare che su questo capitolo ci sarà molto a dire, e che ci sono taluni fatti, non abbastanza conosciuti dalla Camera, che io, se ne avrò l'opportunità, porterò a sua cognizione.

Ma in risposta all'onorevole Lazzaro dirò semplicemente questo, che le proposte debbono venire dalla Società ed il Governo le deve esaminare.

Ciò non toglie, però, che dove le proposte non rispondano a' bisogni reali, il Governo abbia a sua volta il diritto di provvedere.

Se la proposta per la stazione di Caserta ci sarà, io farò del mio meglio perchè sia soddisfatto il desiderio manifestato dall'onorevole Lazzaro; se invece la Società non si fosse occupata della stazione di Caserta, prenderò le dovute informazioni e quando sia dimostrata la necessità dell'opera provvederò perchè sia compresa fra quelle alle quali si deve far fronte coi fondi dell'allegato B.

Vengo ora al tema del personale. Diceva egregiamente l'onorevole Lazzaro che questa materia deve stare grandemente a cuore del Governo e del Parlamento.

Si tratta di 72,000 impiegati, se non erro, la

cui sorte sta nelle mani delle Società. Sta bene adunque che il Governo pensi seriamente alle condizioni di questo personale, e lo tuteli nell'esercizio de' suoi diritti.

Io sono nel dovere di dire che queste raccomandazioni mi vennero fatte anche in modo privato da altri onorevoli deputati, fra i quali ho il piacere di ricordare l'onorevole Maffi, a cui ho risposto che se aveva speciali reclami o considerazioni da presentare al Ministero, io era sempre a sua disposizione per esaminarli e per rendere buona giustizia, tuttavolta che ne fosse il caso. Tanto è ciò vero che abbiamo preso convegno per uno di questi giorni onde ragionare su codesto argomento.

Mi preme infrattanto di dire all'onorevole Lazzaro ed alla Camera, che realmente i regolamenti a cui egli accenna non furono approvati ancora dal Governo, ma regolamenti ed organici si trovano presentemente in mano dell'amministrazione la quale ne ha impresso lo studio onde vagliare la posizione dei singoli impiegati e decidere di poi, secondo equità e giustizia. Voglio ancora aggiungere una considerazione. È avvenuto alcune volte che reclami fossero presentati s'ia direttamente, che indirettamente, per esempio, circa gli assegni di percorrenza, sulla pernottazione del personale viaggiante e per altre maniere di servizio.

Ebbene, in ordine a questi reclami l'amministrazione ha sempre provveduto e con soddisfazione degl'impiegati che avevano reclamato. Altrettanto avverrà tutte le volte che mi verrà dimostrato che c'è veramente una ragione di reclamo; e dichiaro nuovamente che, come è mio dovere, io attenderò ad esaminare con la maggiore benevolenza i reclami che mi perverranno, perchè giustizia si faccia. Intanto dico ancora una volta: nè regolamenti, nè organici hanno finora ricevuto l'approvazione del Governo.

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

**Branca.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro circa la provvisorietà dell'organico dell'Ispettorato e del suo proposito di studiare un nuovo organico e farne oggetto di legge da presentarsi al Parlamento, e mi dichiaro per questa parte pienamente soddisfatto.

Consento anche con lui che la questione dell'ordinamento definitivo sia una questione molto laboriosa e degna di molti studi, ed anch'io, piuttosto che formulare progetti, non ho esposto che desideri. Però debbo fare osservare all'onorevole mio amico Lugli, in risposta a quello che egli

ha detto, una considerazione che mi sorge spontanea: che essendo 600 gl'ingegneri del Genio civile, tutti aventi la laurea conseguita nelle scuole di applicazione, è in ogni caso assai più facile costituire delle sezioni tecniche mediante questi 600 ingegneri del Genio civile, fra i quali si può fare una scelta, anzichè formarle come furono formate quelle dell'Ispettorato, parecchi dei cui membri non hanno laurea d'ingegneri.

Ora, onorevole Lugli, pur consentendo io con lei che bisognerebbe scegliere un personale singolarmente adatto, pure come norma comune io mi accontento della comune e minima garanzia, anzichè averne nessuna.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli Federico.

**Gabelli Federico.** Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle molte cose gentili dette da lui al mio indirizzo; e soprattutto lo ringrazio della promessa di presentare le statistiche ferroviarie. Dico le statistiche ferroviarie e non intendo parlare di quei certi dati relativi ad un tale o tal'altro argomento perchè occorre, come dissi prima, di conoscere intero l'andamento delle amministrazioni ferroviarie. E per questo raccomando che nella compilazione delle statistiche nazionali siano seguite le norme stesse che furono adottate per la compilazione delle statistiche internazionali.

L'onorevole ministro si è doluto di alcuna delle mie parole, che disse avergli ferito l'orecchio.

L'onorevole Saracco sa quanta profonda riverenza io abbia per lui: nessuna delle mie parole poteva, in nessun modo, toccarlo. Quello che ho detto, e che egli ha interpretato come un'accusa al Ministero, non l'ho detto io, l'ha detto il Ministero.

L'onorevole Saracco poi si augura che, pubblicati i dati statistici, io abbia a fare un altro dei miei bei discorsi.

Io gli sono tanto più grato di ciò, quanto più l'opinione sua è diversa da quella della Camera (*Si ride*) da molti e molti anni.

Molti bei discorsi ho fatto alla Camera, e non ho cavato neppure un ragno da un buco! (*ilarità*).

**Presidente.** Sarà più fortunato un'altra volta!

Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito il capitolo 38.

Chi l'approva, si alzi.

(*È approvato*).

Capitolo 39. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili), lire 220,000.

Capitolo 40. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dello Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 50,000.

Capitolo 40 *bis*. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrente per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3<sup>a</sup> (Spesa obbligatoria), lire 50,000.

*Spese per telegrafi.* — Capitolo 41. Personale dei telegrafi, di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse), lire 6,596,410.

Capitolo 42. Retribuzioni agli incaricati degli uffici di 3<sup>a</sup> categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,875,000.

Capitolo 43. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine), lire 720,000.

Capitolo 44. Indennità diverse, lire 227,000.

Capitolo 45. Pigioni ed assegnamenti per le spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 489,000.

Capitolo 46. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 1,405,000.

Capitolo 46 *bis*. Annualità alla Compagnia *Eastern Telegraph* per l'esercizio della nuova linea telegrafica Massaua-Assab da farsi in Perim (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319), lire 15,000.

Capitolo 47. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 300,000.

Capitolo 48. Annualità per l'immersione e manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, lire 319,608.

Capitolo 48 *bis*. Annualità alla ditta Pirelli per l'immersione e la manutenzione di due nuovi cavi sottomarini destinati a collegare alla rete telegrafica Massaua ed Assab (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319), lire 240,000.

Capitolo 49. Servizio telegrafico semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse), lire 141,255.

Capitolo 50. Servizio semaforico-Materiale, indennità personali varie e spese eventuali, lire 69,000.

Capitolo 51. Restituzione di tasse, spese di espresso, ecc. (Spesa d'ordine) lire 20,000.

Capitolo 52. Costruzione urgente di linee nello interesse del Governo e specialmente della pubblica sicurezza, lire 30,000.

*Spese per le poste.* — Capitolo 53. Personale di carriera dell'amministrazione delle poste (Spese fisse), lire 8,195,000.

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

**Cavalletto.** Dopo la pubblicazione del decreto del ministro dei lavori pubblici, in data del 2 febbraio 1887, non ripeterò quanto ho osservato e raccomandato in occasione del bilancio 1886-87, rispetto all'ordinamento del personale della amministrazione delle poste.

Tutte quelle raccomandazioni ed osservazioni io le confermo; e spero che, con l'attuazione del nuovo organico (quale sarà proposto dalla Commissione nominata col decreto ministeriale suaccennato), si provvederà a tutto quel che ho indicato come correggibile e come necessario al perfetto e giusto andamento dell'amministrazione postale, relativamente al personale, alla sua graduatoria, ai suoi stipendi e alle sue promozioni.

**Di Camporeale.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Di Camporeale.** Vorrei fare una brevissima raccomandazione al ministro, sopra il servizio dei vaglia postali; servizio che mi pare si potrebbe modificare e semplificare, senza spese per lo Stato, e con grande vantaggio pel pubblico.

Il ministro sa che i vaglia postali non si possono riscuotere agli uffici se non facendosi riconoscere dagli ufficiali postali; il che spesso reca molte noie e difficoltà; perchè, non sempre un ufficiale postale conosce molta gente.

In Inghilterra, salvo errore, si è adottato un sistema assai semplice. Il vaglia postale si paga sempre al portatore, salvo il caso che il mittente ci faccia un segno, il quale suole essere una gran croce; e questa croce significa un avvertimento all'ufficio postale di non pagare questo vaglia, se non sia constatata l'identità del destinatario; ma quando non c'è questo segno il vaglia postale viene pagato a qualunque persona che si presenta all'ufficio col vaglia stesso.

Questa è una riforma che non costerebbe niente e che sarebbe utile forse pel pubblico. Quindi la raccomando alla considerazione dell'onorevole ministro.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Io terrò gran conto della raccomandazione che mi viene fatta dall'onorevole Di Camporeale.

All'onorevole Cavalletto, rispondo semplicemente che quando mi venga presentata la relazione di questa Commissione penserò a provvedere. Però vorrei fare un'avvertenza, ed è questa; che quando è vacante un posto di portalelettere, vengono 20 a domandarlo, e per gli aiutanti postali, quando ci sono 5 posti, i petenti sono 100. Se prevalesses la legge dell'offerta e della domanda

la soluzione si annunzierebbe da se. Ma non voglio pregiudicare la questione; e siccome si tratta del riordinamento di un pubblico servizio, dichiaro che prenderò volentieri in esame le proposte della Commissione, e mi affretterò, a tempo opportuno, a sottoporre alla Camera i relativi provvedimenti.

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

**Cavalletto.** L'onorevole ministro interpreta quanto io ho, senza entrare in particolari, accennato, ben diversamente dalle mie intenzioni e dalle esplicite raccomandazioni da me fatte nella discussione del bilancio precedente.

Io qui non parlo di porta-lettere, nè d'inserienti e di non so quali altri accessori particolari, parlo di un riordinamento logico ed equo del personale dell'amministrazione postale, nell'interesse del servizio e nel giusto riguardo del personale che vi è addetto; per citare un caso, le dirò che oggidì un quarto, per dir poco, degli aiutanti postali, cioè i più provetti, i più distinti, e benemeriti, per un limite assurdo che condiziona la loro età per aspirare alla promozione, non possono concorrere al posto di ufficiali postali, mentre il concorso è aperto ai novellini e ai novizii. È un inconveniente gravissimo questo, è una condizione opposta all'ordine gerarchico delle promozioni; è un'ingiustizia evidente, assoluta. Io non dico altro: esamini la questione, onorevole ministro, e nella sua equità vedrà che ho ragione.

**Picardi.** Chiedo di parlare.

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

**Picardi.** Diceva testè l'onorevole ministro dei lavori pubblici che andava ad occuparsi dei mutamenti d'orario che si sarebbero potuti fare sui servizi ferroviari. Io lo ringrazio che egli impenda a studiare questo argomento; ma stimo opportuno, anzi necessario di ripetere in questa occasione quelle raccomandazioni che ho già fatte altra volta in quest'aula ai suoi predecessori, vale a dire mi permetto di ricordargli come il servizio postale fra l'isola maggiore ed il continente sia fatto in modo orribile, in un modo poco conveniente ad una nazione che si rispetta.

Dirò in poche parole di dove provengono tali inconvenienti. I vapori non arrivano in coincidenza ai treni e quindi la posta resta giacente a Napoli senza progredire oltre.

Raggiunge la posta solamente il treno delle ore pomeridiane e giunge a Roma quando non è terminata l'ora di distribuzione.

Crede l'onorevole ministro dei lavori pubblici

che questo servizio possa essere mantenuto in questa forma? In questa forma che produce questo risultato poco decoroso che una lettera che potrebbe giungere dalla Sicilia a Roma in 24 ore al più, ora ci giunge in 42, e in 44 ore. Ora per regolare questo servizio non occorrerebbe che meglio coordinare gli orari tanto dei vapori postali delle ferrovie.

Spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, imprendendo a fare questi studi che ho ricordato, si voglia interessare di questo argomento assai più importante di tutti gli altri sui quali prima non ho avuto la fortuna di veder prendere alcun provvedimento.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Convegno anch'io che un servizio mantenuto nelle tristi condizioni tratteggiate dall'onorevole propinante non sia un servizio lodevole, nemmeno accettabile.

Quindi esaminerò di gran cuore le proposte che egli mi ha fatte, e provvederò nel miglior modo che mi sarà possibile.

**Presidente.** Prima di procedere oltre inviterò la Camera a deliberare intorno all'ordine del giorno che relativamente a questo capitolo, o meglio a questo titolo, è stato proposto dalla Commissione.

L'ordine del giorno è il seguente:

« La Camera invita il Governo a comprendere tutte le spese d'amministrazione delle Casse postali nei capitoli del bilancio dei lavori pubblici ed a disporre che l'intera somma ad esse corrispondente venga rimborsata direttamente dalla Cassa depositi nel capitolo del bilancio dell'entrata che comprende i rimborsi e concorsi nelle spese di stipendi ed altre spese ordinarie pagate a carico del bilancio dello Stato. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta quest'ordine del giorno?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ho già dichiarato d'accettarlo.

**Presidente.** Metto dunque a partito quest'ordine del giorno. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo a partito il capitolo 53. Personale di carriera dell'amministrazione delle poste (Spese fisse), lire 8,195,000. Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Capitolo 54. Personale degli uffici postali di 2<sup>a</sup> classe (Spese fisse), lire 3,685,000.

Capitolo 55. Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (Spese fisse), lire 3,440,000.

Capitolo 56. Assegnamenti al personale degli uffici postali italiani all'estero (Spese fisse), lire 25,500.

Capitolo 57. Pigioni ed indennità per le spese inerenti al servizio (Spese fisse), lire 1,000,000.

Capitolo 58. Canoni ai mastri di posta (Spese fisse), lire 11,800.

Capitolo 59. Retribuzioni ai procacci ed agli agenti rurali, lire 6,250,000.

Capitolo 60. Spese variabili per trasporto delle corrispondenze, lire 910,000.

Capitolo 61. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 9,010,636.

Capitolo 62. Indennità per missioni, traslocazioni e visite d'ispezione, per servizio di notte e di stazione, lire 600,000.

Capitolo 63. Spese d'ufficio, lire 950,000.

Capitolo 64. Spese di mantenimento dei locali delle direzioni e degli uffici postali, lire 150,000.

Capitolo 65. Tasse da pagarsi alle amministrazioni delle ferrovie ed alle Società di navigazione per il trasporto delle corrispondenze, dei pacchi e delle provviste di stampe e di materiale per il servizio; per il trasporto della valigia delle Indie e per il nolo di vetture ferroviarie ridotte ad uso postale, lire 1,855,000.

Capitolo 66. Premio per la vendita dei francolli e delle cartoline postali spettante agli uffici di 2<sup>a</sup> classe, alle colletterie di 1<sup>a</sup> classe ed ai rivenditori patentati. Regio decreto 27 giugno 1880, numero 5526 (Spesa d'ordine), lire 314,000.

Capitolo 67. Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (Spesa d'ordine), lire 14,000.

Capitolo 68. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 100,000.

Capitolo 69. Rimborsi per le corrispondenze e per pacchi rinviati, detassati e rifiutati, per i pacchi ricomposti e per francobolli relativi alla francatura dei telegrammi (Spesa d'ordine), lire 200,000.

Capitolo 70. Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmio dagli uffici postali ed altri istituti. Reali decreti 18 febbraio 1883, numero 1216 e 25 novembre detto anno, numero 1698 (Spesa d'ordine). 430,000.

Capitolo 71. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine), lire 50,000.

Categoria quarta. *Partite di giro.* — Capitolo 72. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od

in servizio di amministrazioni governative lire 482,798.34.

**TITOLO II. Spesa straordinaria.** — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 73. Maggiori assegnamenti a congruaggio di antichi stipendi, (Spese fisse), lire 8,000.

Capitolo 74. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno. Legge 14 maggio 1881, numero 209, serie terza (Spesa ripartita), lire 2,500,000.

*Spese per lavori pubblici.* — *Strade.* — Capitolo 75. Nuovi lavori per le strade nazionali e provinciali approvati con legge 23 luglio 1881, numero 333, e compimento delle varie opere stradali autorizzate con leggi anteriori od iscrizioni in bilancio e nuovi lavori per le strade nazionali autorizzati con la legge 9 luglio 1883, numero 1506 (art. 3) (Spesa ripartita), lire 11,800,000.

**Lugli.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare su questo capitolo 75 l'onorevole Acquaviva.

**Acquaviva.** È parecchio tempo, credo, a giudicare da me e dagli effetti che ne vediamo, che inutilmente i deputati della provincia di Cosenza si affannano a richiamare l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici sul modo come procedono i lavori stradali in quella provincia.

Circa un anno, anche in quest'Aula, nella discussione del bilancio, fu rivolta al Ministero caldissima preghiera di volgere un occhio benigno verso quelle parti e far cessare lo spettacolo a cui si assiste, di strade, quale cominciata e poi sospesa, quale quasi terminata e non aperta ai traffici, per quali quella regione acquisterebbe nuova vita, per tratti brevissimi di 8 o 900 metri, i quali fanno non solo non usufruire del già fatto, quando questo va a deperire per la impossibilità di transitarvi, essendo lo sbocco incompiuto; e quali infine, che il Ministero dovea già aver costruite, e i cui studi invece si hanno ancora da cominciare.

E notisi che non parlo, di strade votate con l'ultima legge del 1881, ma di quelle decretate con le precedenti del 1869 e 1875. Strade importantissime.

Una di queste, la S. Giovanni in Fiore Cariatì di 1ª serie, traversa due provincie, unisce i due versanti dell'Appennino. Manca la costruzione dell'ultimo tronco, pel quale sono nati dispareri ed è lunghissimo tempo che si annunzia l'andata colà d'un ispettore per dare il suo avviso, andata di continuo promessa, ma che tarda finora e fa che quella strada importantissima, costruita quasi tutta, resta inutilizzata, perchè i pochissimi chi-

lometri, che restano a farsi sono proprio quelli che la debbono congiungere al mare, alla ferrovia.

E notisi che per queste strade del 1869, come per quelle del 1875 il Governo avea assunto l'obbligo di costruirle in un decennio; e siamo al 1887! E si vedesse il principio della fine! Nè si può dire che la provincia non abbia puntualmente versato in mano del Governo le quote che le spettavano pagare; anzi è a mia conoscenza che la provincia a istanza del Ministero ha anticipate circa 800,000 lire.

E in quei paesi molto ingiustamente mormorano contro i loro rappresentanti, che suppongono, o non se ne curino, o non sappiano farsi valere. Molti altri, e sono i più, pensano che è un andazzo preso in Italia, dal Governo ed in particolare verso le provincie del mezzogiorno, di promettere col proposito di non mantenere; e mentre nelle relazioni tra cittadino e cittadino voi potete, chi manca al proprio impegno, alla parola data, qualificarlo per uomo spregevole ed astringerlo al mantenimento preso, perchè ancora si suppone che la fede, l'onore abbiano qualche forza tra uomo e uomo, i fatti vi portano a credere che tali norme di morale non valgano più pei Governi e ciò che è degno di biasimo pei privati, pei Governi è elevato a sistema, non so in vero con quanto decoro per le istituzioni e non so se questo procedere non diminuisca sempre più la fede nella giustizia.

Un'altra strada importantissima di utilità grande pei cittadini e per lo Stato istesso è quella da Rossano alla Sila per Longobucco. Per questa è sorta quistione tra l'appaltatore e la Direzione del Genio civile di Cosenza per una variante di 900 metri appartenente al primo tratto del quinto tronco. L'appaltatore non vuole ricevere tale variante per certe sue ragioni, che possono essere ingiuste, ma che potrebbero essere anche giuste. Il Genio civile si scusa dicendo che il tutto deve esser risoluto dal Ministero. Questo, da circa diciotto mesi non trova il modo di definire la pendenza, mandando colà ordini e risposte precise. E si aggiunge che in dicembre finisce il termine dell'appalto ed ancora non s'è fatta la consegna del ponte sul Trionti, non si sono fatte le volte sopra i ponti minori, opere tutte non comprese nella variante. E tutto ciò in tre chilometri di strada, di cui solo 901 metri sono da variarsi. Tratto unico, necessario per aprirsi al traffico la strada tutta, fatta allo scopo di aprire un varco ai prodotti della Sila, dove quella via mette capo.

E dicea tale costruzione affrettarsi anche nell'interesse dello Stato. Questi vi possiede splen-

didi boschi, che per le condizioni attuali di viabilità restano inutili; ed io domanderei all'onorevole ministro d'agricoltura quanto costò quel magnifico pino che si mandò da quel Ministero alla mostra di Torino e per quale cagione non si potette trasportare quell'altro anche più bello, che dovea figurare all'Esposizione di Parigi nel 1878. Il trasporto di questo si era valutato non costasse meno di 1,000 lire, mentre il legname per le condizioni di viabilità, credo appena poche lire era stato stimato. Venne reciso, ma se ne dovette deporre il pensiero perchè non v'era modo, per la forte spesa, di farlo giungere ad uno scalo ferroviario. E non si trattava che d'un albero! Pensare poi se il Governo volesse servirsi per pubblica utilità, di quel legname per costruzioni, o in altra guisa per non tener passive quelle proprietà!

Un altro caso solo mi permetterò di citare; e non abuserò più oltre della pazienza della Camera. E per questo è d'uopo che io coscienzaosamente dica che il Ministero volle, ma non seppe farsi ubbidire. Per questa strada mostrò buonissima intenzione, ma disgraziatamente di buone intenzioni è pieno un certo sito, e con esse sole non si fanno le strade.

Intendo di quella Cropalati-Mirto-Crosia votata colla legge del 1881. Ritornato al Governo l'obbligo di costruirla nel 1885, nel principio del 1886 furono impartiti ordini perentorii che i studii per quella fossero al più presto incominciati non solo, ma si dette anche un termine brevissimo, entro il quale essi doveano esser portati a termine. Quelle popolazioni, che invano aveano atteso, che fossero incominciati per tanto tempo, aprirono il cuore alla speranza. Ma avean fatto i conti senza l'oste e l'oste in questo caso era un ingegnere del Genio civile di Cosenza, al quale forse non accomodando, nè trovando tutti gli agi, ai quali è abituato, nel paese, ove dovrà fermarsi per quei studii, fu sordo a quelli ordini e non si peritò dire, che egli avrebbe ben saputo trovare la scusa per non recarvisi, malgrado le premure che un deputato faceva, affinchè fossero eseguiti. Fu richiamato su ciò l'attenzione del Ministero, ed ogniquale volta si reclamava contro l'agire di quell'ingegnere, erano continue proteste che gli ordini si sarebbero fatti eseguire e mille altre simili promesse; ma dopo pochi giorni veniva una lettera, in cui si dicea: *da informazioni assunte risulta a questo Ministero che altre occupazioni tengono impiegato ecc*; proprio le scuse che quell'ingegnere si vantava avrebbe messo innanzi per non andare sul posto.

Risultato: Passato un anno dall'epoca che gli studii doveano essere nonche incominciati, eseguiti. Esiste perfino una lettera dell'autorità politica del circondario ai sindaci interessati, colla quale si dava la grata notizia a quelle popolazioni, e di quegli studii ancora non si vede l'inizio e notate che tutti colà sanno che l'ingegnere non vi volle andare, perchè lo dichiarò in pubblico, e che il Governo non ha ancora saputo trovare il modo di farsi ubbidire. Bell'opinione che debbono formarsi quelle popolazioni del Governo.

Larghe furono le promesse fatte, allorchè nell'ultima discussione del bilancio questa quistione fu sollevata. Io mi auguro meno promesse e più fatti dall'onorevole Saracco.

**Presidente.** Spetta di parlare all'onorevole Chiara; è presente?

*(Non è presente).*

Non essendo presente perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Scarselli.

**Scarselli.** Io vorrei fare poche raccomandazioni, che spero vorrà favorevolmente accogliere l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Esiste negli Abruzzi una strada nazionale di grandissima importanza, la quale interessa le due provincie di Teramo e di Aquila; eppure questa strada invece di venir condotta con sollecitudine al suo termine, è stata rimandata per lunghi anni con deplorabile lentezza.

Ora finalmente pel suo compimento non rimarrebbero da costruire che pochi chilometri, quattro o cinque al più.

Rivolgo perciò viva preghiera al ministro, affinchè egli voglia adoperare la sua energia allo scopo che la strada di cui io parlo venga condotta a termine nel più breve termine possibile, perchè da essa grandi benefizii attendono le provincie degli Abruzzi, e specialmente le due più interessate di Aquila e Teramo.

Io faccio ancora rimarcare all'onorevole ministro, che questa strada attraversa luoghi assai difficili, e valica dei punti fra i più interessanti dell'Appennino.

Occorre quindi che le opere di essa sieno fatte a tutta regola d'arte, e che non vi si facciano delle economie, le quali piuttostochè utili, riescono dannose; poichè è avvenuto che per amore di malintese economie, si sono spese talvolta somme inadeguate, diminuendo le dimensioni delle opere in fabbrica, e costruendo sostegni insufficienti a ben preservare la strada dalle frane.

Da ciò è avvenuto che, invece di condurre più presto e meglio la strada al suo compimento, le

economie fatte sono state assolutamente dannose, ed hanno portata anzi una spesa maggiore, poichè le frane sono continue, e non è mancato nemmeno il dispiacere di veder crollare qualche ponte.

Dunque io non solo invoco che sia provveduto con la dovuta energia al compimento di questa strada, ma che le opere sieno fatte con quella solidità e con tutto quel complesso di provvedimenti che la strada stessa reclama per le sue condizioni speciali; poichè attraversando essa luoghi alpestri, è necessario che le opere stradali procedano di pari passo con le opere di sostegno e di rimboscimento, senza le quali difficilmente le frane potranno essere contenute. Cotesto è un punto di grande e già riconosciuta importanza; tantochè a consimile preghiera che tempo addietro gli faceva l'onorevole collega De Riseis, l'onorevole ministro di allora rispose assicurando che le opere di rimboscimento sarebbero state fatte, al pari delle opere di costruzione. Ed io mi auguro che l'onorevole ministro a queste preghiere vorrà fare certamente buon viso, perchè fondate su verità e giustizia.

V'è un altro tratto della medesima strada nazionale, quello fra Teramo e Montorio al Vomano, a cui è mestieri provvedere. Sono in esso ora brevi punti di salite talmente aspre, che sono affatto incompatibili con le norme che debbono regolare la planimetria delle strade nazionali, e sono tali che rovinano addirittura il commercio, opponendosi alla trazione di quei completi carichi che il commercio deve far correre. Ministri di destra e ministri di sinistra hanno riconosciuto la giustizia di queste rettifiche, e si sono fatti degli appositi studi; ma intanto anche qui si adatta bene l'antico motto: "Lunga promessa coll'attendere corto."

Ora voglio augurarmi che queste raccomandazioni essendo giuste, sieno benevolmente accolte dall'onorevole ministro.

Una seconda preghiera debbo a lui rivolgere, la quale tende per una parte a far sì che più razionalmente e più giustamente sieno divisi gli oneri dello Stato e delle provincie, relativamente alle strade; e per un'altra parte a trovare un soccorso alle stremate finanze delle provincie stesse. Per le strade provinciali e nazionali non si è avuto cura di definire esattamente la loro natura. Vi sono alcune provincie, e fra queste la provincia di Teramo in cui malamente e poco giustamente sono collocate nel novero delle strade provinciali molte strade, le quali più giustamente dovrebbero essere annoverate fra le strade nazionali.

Da diverse provincie e non poche volte si sono levati lamenti a questo riguardo e non molto tempo addietro l'onorevole ministro antecessore dell'onorevole Saracco diede affidamento che presso il Ministero dei lavori pubblici erasi stabilita una apposita Commissione, che procedeva agli analoghi studi, per potere più equamente distribuire le strade nazionali e provinciali. Ora io, anche per voti espressi dal Consiglio provinciale di Teramo, faccio caldissime preghiere al ministro, affinchè voglia volgere ancora le sue cure su questa materia, che, veramente, è degna di un severo studio; cioè a far sì che la classifica delle strade nazionali e provinciali sia riveduta, e che molte delle strade che ora malamente sono annoverate tra le provinciali, siano invece iscritte fra quelle che sono a carico dello Stato. Un'ultima preghiera, ed avrò finito.

Ho detto poco fa come le finanze delle provincie, ed è cosa notoria, siano proprio a mal partito.

Si è sempre implorato e si è spessissimo promesso che si sarebbe a ciò provveduto con apposita legge.

Ma chi sa quando la legge verrà?

Sarebbe quindi opera assai giusta che, nei limiti consentiti dalle leggi attuali, si togliesse ogni occasione per venire in soccorso delle finanze dei comuni e delle provincie.

Ora, relativamente ai lavori pubblici, evvi un altro campo, in cui potrebbe recarsi molto aiuto alle provincie; e sarebbe nell'allungare il numero degli anni, in cui esse debbono pagare la loro quota allo Stato, per il compimento delle opere stradali di serie, decretate con la legge del 30 maggio 1875.

So che molte provincie desiderano che potesse essere in questo modo aiutato e sollevato il loro bilancio, poichè la quota che esse pagano è assolutamente sproporzionata ai molti pesi, a cui debbono provvedere ed alle scarse risorse che le medesime hanno, e che, come ognuno sa, gravitano esclusivamente sopra i contribuenti per i terreni.

Io non posso naturalmente incaricarmi dell'onere che ne viene alle altre provincie, poichè non mi riguarda. Mi limito alla mia provincia, ove anche per questa parte il Consiglio provinciale di Teramo ha fatto caldi voti al Ministero dei lavori pubblici ed a quello delle finanze, affinchè esaminassero se non fosse opportuno, com'è giusto, di far sì che senza danno dello Stato il contributo delle provincie che dovrebbe essere pagato interamente in 14 anni, potesse

essere soddisfatto in un maggior numero di anni almeno doppio. Allo Stato non ne verrebbe danno alcuno, e molto sollievo ne avrebbero invece le provincie.

Potrà obiettarsi forse che questa proposta più che interessare il bilancio dei lavori pubblici, interessa invece il bilancio dell'entrata.

Ebbene, i miei onorevoli colleghi ed io non mancheremo di risollevarne la questione, allorchè si discuterà il bilancio dell'entrata.

Ho creduto però molto opportuno di sottoporre fino da ora anche alla considerazione del ministro dei lavori pubblici la proposta che ne ha fatto uno dei Consigli provinciali del regno, poichè la proposta è degna di alta considerazione ed è anche intimamente connessa all'amministrazione dei lavori pubblici, cosicchè credo che anche su questa parte non mancherà il benevolo favore del ministro che ora autorevolmente ne regge le sorti.

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

**Lugli.** Anche per i lavori nuovi delle strade nazionali e provinciali contemplati dalla legge del 23 luglio 1881 succede quel che si è avvisato per la costruzione delle strade ferrate complementari; succede quello che del resto avviene in tutti gli altri lavori pubblici che si eseguono dallo Stato, cioè che non bastano gli stanziamenti previsti dalle leggi per la esecuzione di codeste opere, ma, di anno in anno, i ministri dei lavori pubblici vengono a chiedere nuovi fondi, nuovi mezzi per potere sanare le passività delle opere che si vanno costruendo. E difatti, mentre nel bilancio che stiamo oggi discutendo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha chiesto un aumento di 2,200,000 lire, pochi giorni dopo ha presentato un disegno di legge speciale, chiedendo *per il momento*, un altro aumento di 4 milioni!

Non entrero' oggi ad esaminare le ragioni di tutte queste domande. Sono impegni che debbono soddisfarsi. Lo Stato non può venir meno ai propri impegni; quindi le domande sono legittime. Però mi consentirà l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, allorchando si discuterà il disegno di legge speciale per maggiori spese straordinarie relative a questi lavori delle strade nazionali e provinciali, mi permetterà, dico, che io svolga alcune considerazioni in ordine al modo col quale vengono eseguiti questi lavori, perchè anche il modo, l'onorevole ministro lo insegnerebbe a me, può dare indizio del perchè di queste maggiori spese.

Lo scopo per cui ho chiesto di parlare in questo

capitolo del bilancio è uno scopo legittimo; ed è questo. L'onorevole ministro e la Camera sanno, come la legge del 23 luglio 1881, per ciò che riflette l'esecuzione delle strade provinciali di serie, è basata sopra un principio, e contempla un'eccezione. Il principio è che le provincie eseguiscano i lavori delle strade dai Consigli provinciali deliberate e consacrate dalla legge stessa, con che però lo Stato, a termini della stessa legge, paghi un contributo del 50 per cento delle spese incontrate pei relativi lavori.

L'eccezione è che le provincie possono chiedere al Governo che lo Stato eseguisca i lavori di codeste strade, pur che però le provincie stesse contribuiscano nelle spese relative, in ragione pure del 50 per cento.

Ora che cosa succede? L'onorevole ministro mi pare che annuisca e che interpreti il mio pensiero. Succede questo, che l'eccezione è diventata la regola.

Si verifica essera pochissime le provincie, le quali eseguiscano i lavori delle rispettive loro strade, mentre la generalità chiede che il Governo eseguisca direttamente i lavori, salvo a non pagare, o meglio a ritardare il pagamento dei loro contributi. (*Commenti a sinistra*).

*Voce a sinistra.* Ma che?!

**Lugli.** E così nasce una disparità, una sperequazione...

*Voce a sinistra.* Ma che sperequazione?!

**Lugli.** ...che, senza reticenze, segnalo alla Camera, e su cui invoco dall'onorevole ministro dichiarazioni esplicite.

Così stando le cose, le provincie più operose, quelle che hanno stabilito il programma dei rispettivi loro lavori, e che li vengono eseguendo, si sentono rispondere dal Governo al quale si rivolgono per ripetere il contributo dalla legge sancito, si sentono rispondere, ripeto, che il Governo non ha fondi per corrispondere loro il 50 per cento della spesa.

In altri termini; i fondi stanziati, e quelli che si chiedono oggi in questo capitolo di bilancio vanno, di preferenza, a beneficio di quelle provincie le quali restano inattive, e alle quali si è sostituito lo Stato.

Ora, onorevole ministro dei lavori pubblici, domando a lei; crede che questa sia una cosa giusta?

Io non lo credo: e vorrei dall'onorevole ministro questo affidamento: che, se i fondi scarseggiano ne dimandi in maggiore misura, ma non li neghi a quelle provincie (perchè la legge ne dà loro il diritto) le quali si sono fatte iniziatrici dei loro

lavori, e non possono attendere senza incorrere in conseguenze dannosissime (*Rumori a sinistra*).

**Presidente.** Non interrompano, lascino che l'oratore spieghi il suo pensiero.

**Lugli.** (*Rivolto a sinistra*). Ma scusate, se non si fa qualche osservazione è inutile discutere...

**Presidente.** Si rivolga alla Camera, onorevole Lugli.

**Lugli.** Io non intendo di offendere nessuno: io parlo sotto l'egida della legge... (*Ilarità*)... la quale dice che, le provincie hanno diritto al 50 per cento come contributo per parte dello Stato nelle opere che vengono eseguendo.

Ora io domando all'onorevole ministro che a quelle provincie (e ve ne sono talune che conosco da vicino) le quali vanno eseguendo coi propri mezzi i lavori indicati dall'accennata legge, quando si rivolgono al Ministero dei lavori pubblici, chiedendo il contributo dello Stato, non sia loro negato.

La mia domanda è legittima, e spero che tutti i miei colleghi, i quali mi hanno sempre dimostrato molta benevolenza, vedranno anche in questa occasione che la mia è una domanda molto onesta.

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

**Mazziotti.** Desidero anche io di dare all'onorevole ministro alcune preghiere relative a questo capitolo. Ma le osservazioni fatte, or ora, dall'egregio collega Lugli, mi invitano a premettere una breve risposta al medesimo, sopra alcune cose che egli ha detto. Egli ha ragionevolmente osservato che ciò che si credeva dovesse costituire una eccezione nell'esecuzione della legge del 23 luglio 1881, è diventato, invece, la regola: poichè moltissime provincie hanno preferito di affidare al Governo la costruzione di quelle strade che avrebbero potuto, invece, costruire esse, col concorso del Governo come si riteneva che in massima parte avrebbero praticato. Da ciò l'onorevole Lugli voleva indurre una conseguenza poco favorevole alle provincie le quali si erano avvisate in questo modo. Egli vorrebbe quasi che si tenesse un trattamento di preferenza per le provincie che hanno prescelto di costruire direttamente le strade coi loro mezzi, salvo a prendere il concorso del Governo. Questo concetto dell'onorevole Lugli a me sembra assolutamente ingiusto.

Anzitutto, la legge del 1881 dà ampia facoltà alle provincie di chiedere che la costruzione delle loro strade sia fatta dal Governo. Quindi, non dobbiamo ammettere che vi siano provincie le quali si trovino sul terreno della regola, e provincie le

quali si trovino in un terreno meramente eccezionale, secondo le osservazioni dell'onorevole Lugli.

Ma, indipendentemente da questo, onorevole Lugli, la legge del 1881 ha trovato le provincie del regno nella stessa condizione di viabilità? E perchè alcune provincie han preferito di affidare al Governo la costruzione delle loro strade?

L'onorevole Lugli non riterrà certo che ciò sia dipeso da mero capriccio di quelle provincie, ma piuttosto da circostanze speciali delle provincie medesime. Io credo che non sia un fatto casuale; ma sia un fatto il quale trovi la sua spiegazione nelle circostanze in cui queste provincie si sono trovate.

Difatti, hanno creduto di preferire il metodo di affidare al Governo la costruzione delle strade quelle provincie, le quali già si trovavano con molte strade in corso di costruzione, con molte strade che pesavano sul bilancio provinciale e sono appunto quelle provincie che difettano maggiormente di viabilità, e che dovendo provvedere a larghi bisogni, alcuni dei quali bisogni trovavano il loro posto nel bilancio provinciale, non hanno potuto per necessità di cose, e per necessità d'amministrazione, assumere il carico di molte altre strade.

Quindi ragionevolmente queste provincie hanno dovuto preferire di affidare al Governo la costruzione delle strade stesse.

Ed oltre di questa ragione ve ne ha un'altra molto ovvia, e molto facile; e sta negli uffici tecnici provinciali. Questi uffici tecnici provinciali sono organizzati secondo le modeste risorse delle varie provincie. Esse al certo non possono abbondare in materia d'uffici tecnici, nè costituirli su larga base, perchè istituendo uffici larghi e numerosi per la costruzione delle strade, si troverebbero sulle loro spalle allorchè queste fossero compiute, un personale di cui non saprebbero ché fare.

È necessario quindi che le provincie mantengano i loro uffici tecnici su una base piuttosto ristretta. A questo proposito mi piace di ricordare un concetto che fu altra volta sostenuto dal Ministero dei lavori pubblici, allorchè era alla sua direzione l'onorevole Baccarini. L'onorevole Baccarini vide molto saggiamente che questi uffici tecnici provinciali non potevano funzionare molto regolarmente. Questi uffici tecnici si trovano alla dipendenza di corpi elettivi, ed è naturale, che debbano subire le influenze delle mutevoli maggioranze che prevalgono nei corpi elettivi. Ed, oltre a ciò, a quale avvenire, a quale carriera può aspirare l'ingegnere di un

ufficio tecnico provinciale? Allorchè sarà arrivato ad un modesto stipendio di 4 o 5 mila lire all'anno, si vedrà necessariamente chiusa la via ad ogni miglioramento. È naturale che i giovani ingegneri di mente eletta e di buoni studi non amino di concorrere agli uffici tecnici provinciali, e preferiscano altre vie, altre carriere, da cui si ripromettano un migliore avvenire che non sia quello di un ingegnere provinciale.

L'onorevole Baccarini vagheggiò il concetto di una fusione degli uffici tecnici provinciali con gli uffici tecnici governativi; e, se mal non ricordo, credette opportuno d'invitare le provincie ad esprimere il loro avviso su ciò. Sembra che la maggior parte delle provincie avesse risposto negativamente; risposta, del resto, assai naturale, perchè a ciascun Consiglio provinciale piace di avere un ufficio tecnico sotto la sua esclusiva dipendenza.

Ciò risponde ad un naturale sentimento di amor proprio e di autonomia delle rappresentanze provinciali, e sodisfa anche maggiormente i singoli componenti di esse, assicurando loro una opera più efficace presso i loro ingegneri di quello che sarebbe presso i funzionari dipendenti dal Governo.

Io crederei assai opportuno, e ne rivolgerei all'uopo preghiera all'onorevole ministro, di voler studiare se non convenga, nell'interesse delle provincie e della regolare costruzione delle strade provinciali, di riprendere in esame il concetto della fusione degli uffici tecnici provinciali coi governativi.

Detto ciò incidentalmente e di passaggio, ritorno alle osservazioni dell'onorevole Lugli, pregando l'onorevole ministro a non voler accogliere i desiderii del mio egregio collega, perchè essi, comunque ispirati dalle più rette intenzioni, tornerebbero a danno delle provincie che hanno maggior bisogno di viabilità, e che meritano quindi a preferenza considerazione e riguardo. (*Bravo! Bene!*).

Passo ora ad altre osservazioni.

La legge del 23 luglio 1881, della cui esecuzione in questo momento ci occupiamo, stabiliva fra l'altro un lunghissimo elenco o tabella di strade provinciali. La legge iscrisse tali strade nel novero delle strade provinciali, ma in ossequio alla autonomia degli enti locali aggiunse che per considerarsi definitiva l'iscrizione di esse, ed obbligatoria la loro costruzione, dovesse intervenire a loro favore il voto dei Consigli provinciali.

Quindi la legge fissava a queste strade il carattere della provincialità, ma esigeva che le pro-

vincie ratificassero ciò col loro voto, perchè a norma della legge comunale e provinciale spetta ai Consigli provinciali di stabilire quali strade debbano avere il carattere della provincialità.

Ora, per quanto è a mia notizia, varie provincie non hanno accettato siffatta classifica data a diverse delle loro strade dalla legge 23 luglio 1881 di guisa che a mio avviso la loro iscrizione nell'elenco delle provinciali deve ritenersi come decaduta e priva di effetto. Tale almeno mi sembra il dettato della legge.

Avrei desiderato di trovare in qualche relazione del Ministero ovvero nella relazione della Commissione del bilancio esatta e completa notizia delle strade provinciali classificate dalla legge e non riconosciute dalle provincie, ma finora in niun documento ho trovato un elenco di tali strade.

Ora che si è dato inizio alla costruzione di molte strade stabilite da quella legge, le quali ammontano a parecchie centinaia, mi sembrerebbe assai opportuno che nel regolare tale materia si tenesse conto di un dato così importante, cioè del numero di quelle strade, che per difetto di assenso da parte delle provincie, hanno perduto quel carattere che loro assegnava la legge.

Noi siamo ora nella piena esecuzione della legge del 23 luglio 1881, sembrami quindi necessario vedere quante altre strade restino a costruirsi in modo che si possa distribuire equamente il lavoro avvenire. Vedo che l'onorevole ministro sorride alle mie parole ed io trovo assai giusto il suo sorriso e l'interpreto in questo senso: che la legge del 1881 abbraccia centinaia e centinaia di strade e quindi c'è molto da fare e molto da pensare, prima che si possa venire alla completa costruzione delle strade medesime. Ma giacchè il peso di tante strade è così grave, onorevole ministro, consideri un poco quali di queste strade possono essere radiate dall'elenco in seguito ai voti dei Consigli provinciali.

Dal momento che nella legge del 1881 si disse che queste strade non dovessero avere il carattere di provincialità e non dovessero costruirsi come tali se non quando il voto del Consiglio provinciale fosse stato favorevole, una volta che questo voto per alcune di queste strade, non dirò per molte, è venuto a mancare, è necessario che la Camera sappia qual'è il numero delle strade che i Consigli provinciali hanno creduto di radiare, affinchè ciò possa esser tenuto presente nella esecuzione della legge.

A questo proposito io volevo dare un'altra preghiera all'onorevole ministro.

La legge del 1881 non ha stabilito in quale ordine le strade dovessero essere costruite, dimostrandochè nessun criterio può avere l'amministrazione nell'esecuzione della legge, ed è facile comprendere come ogni volta che il Ministero dei lavori pubblici intenda preferire la costruzione di una strada piuttosto che un'altra, possa lontanamente sorgere il dubbio che questo fatto non sia informato a un retto criterio di giustizia, ma sia invece informato a considerazioni assai diverse.

Ora perchè non stabilire una graduatoria di tutte le strade deliberate dalla legge del 1881? Si tratta, come già accennai, di centinaia di strade, ed è utile, nell'interesse delle provincie, nell'interesse delle popolazioni di sapere l'ordine con cui queste strade verranno costruite, affinchè anche il più lontano sospetto di favoritismo possa essere eliminato.

Ed in questa graduatoria, se l'onorevole ministro vorrà consentire a farla, cioè, nello stabilire l'ordine della precedenza delle varie strade io lo pregherei a voler considerare che vi sono ancora in Italia, specialmente in alcune provincie del regno, molti comuni che difettano ancora assolutamente di viabilità. Egli è vero che la legge del 1881 ha annoverato molte e forse anche troppe strade, ma io dubito molto che questa legge abbia provveduto a tutti i bisogni stradali del nostro paese.

La legge del 1881 fu quasi del tutto l'espressione dei voti, dei desiderii delle amministrazioni provinciali, perchè il Ministero in quella circostanza si rivolse alle Deputazioni e ai Consigli provinciali, per sapere quali altre strade occorressero nel territorio delle rispettive provincie. Ma forse non tutti i bisogni od almeno non tutti i più giusti bisogni furono ricordati. Si sa bene che nella assemblee provinciali possono dominare concetti non di perfetta giustizia; possono essere non validamente ed efficacemente rappresentati alcuni legittimi interessi locali. Ed io sodi alcune contrade delle provincie meridionali, che non sono state menomamente considerate nella legge del 1881, mentre mancavano, come mancano ancora assolutamente, di qualsiasi strada. Forse in quella circostanza non vi fu da parte delle rappresentanze provinciali un equo ed esatto concetto dei bisogni locali in fatto di viabilità, forse gli interessi delle varie contrade, di una stessa provincia, non furono e con pari efficacia propugnati. Io non vagheggio di certo l'idea che per riparare qualche ingiusta dimenticanza di quella legge abbia ora a

proporsi una nuova con un'altra serie di strade, essendovene ancora troppe da compiere in base alla legge del 1881; però nella esecuzione di essa può in qualche guisa attenuarsi il danno di quelle dimenticanze. Può di fatti esaminarsi se in luogo di quelle linee stradali, che le provincie non hanno voluto riconoscere, sia il caso di iscriverne altre a pro di qualche contrada ingiustamente dimenticata; si può soprattutto stabilire nell'esecuzione della legge il criterio di preferire quelle strade le quali giovino a comuni assolutamente privi di viabilità.

Io avrei alcune altre osservazioni da fare. Esse veramente riguarderebbero il capitolo 76 immediatamente successivo " sussidi e spese per la costruzione di strade comunali obbligatorie, " ma siccome si tratta di poche parole, per non riprendere novellamente a discorrere, pregherei l'onorevole ministro e l'onorevole presidente di consentirmi di parlarne ora.

**Presidente.** Ma mi permetta, è un altro capitolo e un altro argomento: mi pare che sarebbe meglio che si riservasse.

**Mazziotti.** Il mio concetto è di svolgere in ordine alle strade comunali gli stessi criteri che ho accennato rispetto alle strade provinciali. Mi permetta quindi, onorevole presidente, poche altre parole.

**Presidente.** Se le pare che ci sia identità di argomento, la lascio parlare.

**Mazziotti.** Nel nostro paese non vi son finora, per quanto sappia, che pochissime leggi, le quali si siano sottratte a gradualì riforme. Tra queste pochissime leggi vi è quella sulle strade obbligatorie del 1868 per la quale non solo non è stata attuata, ma neanche proposta alcuna correzione, nessuna modificazione. A voler giudicare da questa circostanza di fatto, si dovrebbe argomentare che la legge del 1868 sulla viabilità obbligatoria non abbia dato luogo ad alcun grave inconveniente, non abbia nella sua esecuzione messo in rilievo alcuna grave imperfezione, che abbia anzi corrisposto a quei bisogni, cui intendeva di provvedere. Ma, per poco che si vogliano studiare le relazioni presentate dalla direzione generale di ponti e strade sulla viabilità obbligatoria, apparisce subito un concetto diverso. Si rileva infatti da quelle pubblicazioni, fra gli altri, un fatto abbastanza grave e che richiama la più viva considerazione. Moltissime strade obbligatorie sono state iniziate fin dall'epoca dell'attuazione della legge, e, dopo circa un ventennio, in gran numero, queste strade non sono ancora compiute, anzi esse sono rimaste quasi abbandonate.

Mi spiace di non potere nel momento citare in appoggio delle mie parole alcune cifre che io aveva raccolto. Io non pensava che saremmo oggi giunti a questo capitolo, la cui discussione mi ha sorpreso del tutto impreparato.

Secondo la relazione sulle strade obbligatorie del 1884, se mal non ricordo, vi sarebbero ben varie migliaia di chilometri di strade comunali iniziate fin dal periodo, in cui ebbe principio l'esecuzione della legge, e non ancora completate. Dalle tabelle che accompagnano quella relazione risulta, se la memoria non mi inganna, che circa sei mila chilometri di strade sono in tale deplorevole condizione.

Io credo che la direzione dei ponti e strade abbia dovuto domandare a se stessa quale sia la causa di questo grave fatto: che un gran numero di strade principiate non trovi mai il verso di arrivare in porto.

*(Il presidente, onorevole Biancheri, cede il seggio presidenziale al vice presidente, onorevole Maurogonato).*

La ragione, secondo me, è molto facile. Queste strade obbligatorie, iniziate fin dal 1870 e adesso che siamo nel 1887 non ancora compiute, sono strade le quali percorrono territori di comuni, dove mancavano le arterie principali. In alcune provincie del regno la legge del 1868 ha avuto la sua esecuzione quando mancavano ancora le grandi strade provinciali. Diguisachè questi comuni, che non avevano strade provinciali in loro prossimità, hanno dovuto costruire delle lunghissime strade per innestarsi a strade od a ferrovie molto lontane. Da ciò è avvenuto che piccoli comuni rurali, comuni di montagna in quelle provincie hanno dovuto intraprendere la costruzione di strade lunghissime di 20 o 30 chilometri e che presentavano molte difficoltà tecniche.

Ora, una volta che lo Stato non dà a queste strade altro concorso che quello del quarto e che le provincie concorrono ordinariamente in egual misura o quasi eguale, una metà e più della spesa viene a cadere a carico dei comuni. E come è possibile, onorevole ministro, che piccoli comuni rurali possano far fronte alla costruzione di strade di 20 o 30 chilometri, strade difficili e costose perchè in luoghi montuosi ed attraverso a continui burroni e corsi d'acqua? Io certo non domando che l'onorevole ministro voglia dare alcun affidamento di un più largo concorso dello Stato alla viabilità obbligatoria! Non sarebbe certo questo il momento propizio per invocare da lui simile promessa. Ma nei limiti della legge io

vorrei pregare l'onorevole ministro perchè procurasse, se non altro, di eliminare o rimediare ai maggiori inconvenienti che derivano dalla legge stessa.

Mi occorre qui di ricordare un suggerimento dato nel passato anno dalla Giunta del bilancio. Nella relazione della Commissione del bilancio dello scorso esercizio venne manifestato il concetto di sussidiare a preferenza le strade in corso di costruzione in maniera da por termine sollecitamente ad esse prima che i comuni si avventurino ad altre spese. Tale concetto fu esplicito, se non erro, in un ordine del giorno della Commissione del bilancio che fu approvato dalla Camera. Evidentemente quel suggerimento tendeva appunto a fare che le strade già iniziate e che rimanevano da molti anni in sospeso potessero aver sollecitamente un termine, e siffatto intendimento era del tutto giusto e lodevole. Ma io prego l'onorevole ministro a voler considerare un grave inconveniente che ne è derivato.

In alcune provincie si sono aperti nuovi tronchi ferroviari; e questo fatto ha del tutto cambiati e spostati gli interessi locali. Molti comuni aveano, prima dell'apertura di quelle linee ferroviarie, in corso di costruzione le loro strade per innestarsi alla più vicina stazione ferroviaria o ai centri principali di quelle contrade, e queste strade, secondo la legge del 1868, sono classificate obbligatorie. Apertasi una ferrovia in quelle contrade è sorto necessariamente nei comuni di esse il bisogno di innestarsi a quella linea e naturalmente alla stazione di questa più vicina al comune, e le strade, che già si trovavano in costruzione, sono venute col fatto a perdere ogni importanza, ogni reale interesse per quei comuni. Da ciò è venuto, come naturale conseguenza da parte dei comuni, l'abbandono di quelle strade già iniziate, ed il pensiero di altre comunicazioni che meglio rispondessero ai mutati interessi di quelle popolazioni.

Se il suggerimento della Commissione del bilancio dovesse essere eseguito in tutto il suo rigore, ne verrebbe necessariamente questa conseguenza, che i comuni sarebbero indotti a compiere, con grande sacrificio, alcune strade, le quali per i loro bisogni attuali, si manifestano assolutamente inutili, e trascurare invece quelle che sono indicate come più necessarie ai loro bisogni; poichè non vi è nessun dubbio che le comunicazioni di cui principalmente abbisognano le popolazioni siano quelle precisamente con le stazioni ferroviarie più vicine.

Io diceva di non potersi vagheggiare, almeno

per ora, il concetto di un più largo concorso dello Stato a favore della viabilità comunale. Ma se un simile desiderio è ancora ben lontano da una pratica attuazione, si provvegga almeno per ora ad uno studio accurato su gli effetti della legge sulle strade obbligatorie, la quale ha oramai circa un ventennio di prova. Si provvegga ad eliminare o ad attenuare i più gravi inconvenienti di tale legge, procurando di concedere ai comuni le maggiori facilitazioni che sia dato. Si potrebbe limitare, ove occorra, il carattere di obbligatorietà, il quale nella legge del 1868 è evidentemente troppo esteso, e così si alleggerirebbe a pro dei comuni un peso enorme ed intollerabile per le loro non prospere finanze.

Ad ogni modo io termino le mie modestissime osservazioni rivolgendolo all'onorevole ministro una ultima preghiera: quella cioè, che egli voglia, nelle ripartizioni e nelle concessioni dei sussidi alla viabilità obbligatoria, considerare, a preferenza di tutti, quei comuni i quali sono ancora completamente privi di strade. È proprio doloroso che moltissimi comuni manchino ancora assolutamente di qualsiasi comunicazione. Voglia perciò l'onorevole ministro, nei limiti della legge, tener d'occhio, a preferenza, di tutti questi sventurati comuni e procuri in tutti i modi che cessi questa vergogna di popolazioni interamente segregate, per difetto di strade, dal consorzio civile.

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

**Picardi.** La raccomandazione fatta dall'onorevole mio amico Lugli, che a me è sembrata non ispirata a quei principii ai quali egli suole sempre conformarsi...

**Lugli.** Chiedo di parlare.

**Picardi...** mi ha posto nella necessità di chiedere di parlare. Fui quasi interamente prevenuto nel concetto, che voleva esporre, dall'onorevole Mazziotti, non ripeterò quindi quello che egli ha detto; ma mi permetterò di aggiungere alle sue, altre due osservazioni.

L'onorevole Lugli esordiva con l'affermare un fatto che io non posso ritenere vero. Egli diceva che vi sono provincie le quali hanno usato del diritto che dalla legge è loro concesso, di deferire allo Stato la costruzione delle strade obbligatorie, ma che poi non hanno pagato.

Egli però non ha potuto designare quali siano queste provincie che non hanno adempiuto alle loro obbligazioni.

Se egli avesse potuto designarne alcuna, il rimedio sarebbe ben altro; poichè l'onorevole Lugli non ignora come quando trattasi di spese obbli-

gatorie, non dipenda dalla volontà degli amministratori delle provincie l'iscrizione in bilancio delle somme necessarie per provvedervi.

La via a tenere sarebbe altra, quella di raccomandare al Governo che ingiunga ai prefetti, di far uso della facoltà che loro la legge conferisce per iscrivere i fondi nel bilancio, e per far sì che le provincie adempiano alle obbligazioni assunte; ma non si potrà mai dire abbandonata la costruzione di quelle strade, sol perchè momentaneamente ci sono amministratori che non vogliono adempiere a queste obbligazioni.

E ciò credo si debba fare anche per altre considerazioni; perchè l'onorevole Lugli, per quanto io ho appreso da ciò che egli disse, desiderava che si desse una preferenza alle strade la cui costruzione è stata direttamente assunta dalle provincie.

Ma io credo che ciò sia ingiusto. Le provincie ebbero la conoscenza della legge che dava loro facoltà di dire al Governo: noi pagheremo la nostra quota di spesa, il Governo costruisca. E, signori, farete una colpa alle provincie che hanno fatto uso della facoltà che loro derivava dalla legge? Se noi potessimo dare questo esempio, di accettare la raccomandazione dell'onorevole Lugli, non saremmo noi stessi che andremmo a sfatare la legge? E quale assegnamento potrebbero fare le popolazioni sulla esatta esecuzione della legge, se dopo averla votata con delle raccomandazioni, noi ne domandassimo la violazione?

Io ricordo all'onorevole Lugli la massima della sapienza romana, la quale ci insegna: *qui suo jure utitur non fit injuria*.

Se quindi ci sono provincie, e sieno pure in gran numero, che hanno fatto uso di una facoltà che loro dava la legge, questo non può esser convertito in colpa per fare preferenze ad altre provincie, che trovano più conveniente di non far uso di questa facoltà.

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

**Lugli.** Spero che la Camera riconoscerà che io ho un gran merito oggi, perchè se non altro ho quello di aver scaldato l'ambiente; senonchè nell'udire i discorsi dell'onorevole Mazziotti e dell'onorevole Picardi, ho domandato a me stesso qual'era la colpa che mi veniva imputata. Io non ho fatto che chiedere una cosa onestissima e giustissima, perocchè io, onorevole Picardi, non ho detto che si abbandonino le strade, che vengono, per conto delle provincie, costruite dallo Stato; ma ho domandato all'onorevole ministro dei lavori pubblici se, impegnando egli tutti i fondi

stanziati nel bilancio a favore di quelle provincie, l'esecuzione delle cui strade veniva fatta dallo Stato, ho domandato, dico a lui, se con questo fatto non fosse avvenuto, come è avvenuto in passato, che nessun concorso fosse poi dato a quelle provincie, le quali anticipavano i fondi, anche per conto dello Stato.

Ora esistono provincie le quali hanno dei crediti verso lo Stato per effetto della legge 23 luglio 1881; vuole l'onorevole Picardi, vuole l'onorevole Mazzioti, che sono tanto giusti nei loro apprezzamenti, che quelle provincie restino defraudate di ciò, che la legge consacrò in loro favore, cioè del contributo dello Stato del 50 per cento?

Adunque io dimando una cosa sola e cioè che il ministro dei lavori pubblici, quando viene a chiederci dei fondi in relazione alla esecuzione di queste strade, domandi i fondi in tale misura, da poter continuare i lavori, che egli ha cominciato per conto delle provincie, e, nello stesso tempo, che ne abbia tanti da poter effettuare alle provincie, che eseguiscono direttamente i lavori per conto dello Stato, il rimborso a loro dovuto.

Ecco quello che domando all'onorevole ministro e mi pare di domandare una cosa molto onesta.

Avrò parlato male...

Voci. No! no!

**Lugli.** ...la mia parola non avrà espresso il mio pensiero, ma, scusate, onorevoli colleghi, siete stati crudeli verso di me nel volerli far passare per quello che non sono, vale a dire per un nemico di quelle provincie, le quali hanno creduto di usare della facoltà loro concessa dalla legge, quella cioè di far costruire le loro strade dallo Stato.

Ciascuna provincia ha diritto di avere quello che la legge consente.

Io non ho domandato altro.

Accetto con riserva le repliche dei miei amici Picardi e Mazzioti, ma aspetto con viva ansietà le risposte, che mi darà l'onorevole ministro, al quale specialmente erano dirette le mie parole.

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

**Bertollo.** Giacchè si è tanto parlato su questo argomento, mi permetto di fare una semplice osservazione.

Nel disegno di legge, presentato alla Camera il 18 maggio, si rilevano queste precise parole: Che gli impegni contrattuali, i quali devono far carico al prossimo ed al successivo esercizio finanziario, superano sensibilmente lo stanziamento predisposto con la legge anzidetta per l'esercizio

1887-88 e risulteranno, in più larga misura, superiori al fondo assegnato all'esercizio 1888-89.

Ora se io leggo bene, questa dichiarazione significa che per due anni non si possono fare appalti nuovi per strade. Quindi prego l'onorevole ministro di darmi delle spiegazioni precise.

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

**Rubini.** Se l'onorevole Lugli ebbe il merito di riscaldare l'ambiente, io sono fin d'ora certo che avrò il demerito di raffreddarlo, poichè ho da discorrere di una questione soltanto di cifre.

Nell'ultima discussione del bilancio dei lavori pubblici, dovetti dolermi col ministro e colla Commissione che a questo capitolo del bilancio non fosse stata allegata nessuna dimostrazione a chiarire l'opera passata e presente e gli impegni già presi dal Ministero, per dare così modo alla Camera di esprimere il proprio parere se mai l'opera del Ministero, relativamente a questo progetto di legge, non fosse stata conforme a quello che la Camera può ritenere più vantaggioso in argomento.

Questa osservazione fatta da un nuovo deputato poteva anche non trovare alcuna accoglienza; ma poichè il ministro d'allora e la Commissione del bilancio hanno creduto ch'essa fosse degna di attenzione ed hanno promesso che i domandati schiarimenti non sarebbero mancati nell'attuale discussione, io sperava che questo dovesse avvenire; ma ciò non è avvenuto, ed ora non so come si faccia a discutere con cognizione di causa sulla erogazione di somme che costituiscono un capitolo assai importante del bilancio, se non v'è nessuna spiegazione dinnanzi al Parlamento che c'informi del come esse furono spese.

A me pare che fosse nell'interesse della pubblica amministrazione, e del regolare controllo parlamentare, di accettare la mia domanda. Non nasconderei che forse in parte il pensiero che mi muoveva era meno elevato, ma tuttavia sufficientemente doveroso per me; e ciò dipende dalla sicurezza che ho che le somme le quali sono spese su questo capitolo del bilancio non sono erogate equabilmente fra le diverse provincie. Io ho udito qui diversi oratori a lagnarsi che la tale opera non si è completata, che la tale altra non si è fatta con sufficiente dispendio, che manca qualche tronco di allacciamento, ecc. Ma, signori, che cosa dovrei dire a proposito della mia provincia per la quale non si è speso nemmeno un quattrino? Ora io non volevo portare queste lagnanze alla Camera perchè non intendeva far perdere un tempo prezioso ai miei colleghi facendo un'osservazione

senza avere i dati precisi che confortassero le mie osservazioni.

È per tutto questo che io intendo di nuovo raccomandare all'onorevole ministro e alla Commissione del bilancio che gli schiarimenti desiderati vengano forniti, se non oggi, almeno nel bilancio venturo.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Gravi parole ha pronunziato l'onorevole Acquaviva intorno al servizio della viabilità nella provincia di Cosenza. Egli ha detto che ormai in quelle popolazioni è invalsa l'opinione che il Governo non sa farsi ubbidire dai suoi dipendenti. Poi ha soggiunto, che colà la fede nelle promesse del Governo è assolutamente bandita.

Sul primo punto, mi terrò contento di rispondere all'onorevole preopinante, che avendo egli pronunziato parole severe all'indirizzo dell'ufficio del Genio civile di quella provincia, è debito del Governo di assumere le necessarie informazioni e di provvedere senza indugio veruno. Ed io gli dichiaro, che per me non starà certamente se questo ufficiale del Genio civile, il quale manca al proprio dovere, non riceverà la meritata punizione.

Quanto al secondo punto, che cioè il Governo promette ma non attende, basterà che io faccia una semplice dichiarazione, ed è questa: che il Governo non solamente attende, ma ha pigliato impegni molto al di là di quello che la legge del bilancio il consentisse; vale a dire che si sono presi impegni per strade di serie, che superano di parecchio gli stanziamenti dei bilanci...

*Una voce.* Ha fatto male!

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Di ciò avrò occasione di parlare più tardi, quando mi avverrà di rispondere all'onorevole Lugli e agli altri oratori, che hanno trattenuto la Camera sopra questo argomento.

Intanto mi premeva di fare questa dichiarazione all'onorevole Acquaviva, perchè veda che il Governo spende allegramente, e dopo aver speso troppo, è costretto ad arrestarsi per difetto di mezzi, e non per altre ragioni.

Dopo di lui l'onorevole Scarselli ha parlato di una strada nazionale negli Abruzzi, a compiere la quale rimangono ancora da costruire pochi chilometri; ed egli amerebbe che il Governo pensasse a compiere quest'opera desiderata da quelle provincie.

Io temo forte la strada nazionale di cui ha parlato l'onorevole deputato non sia compresa nella legge 23 luglio 1881; nel qual caso la sua osser-

vazione non dovrebbe trovar sede in questo capitolo; ma, poichè venne fatta, credo conveniente di dargli due spiegazioni.

Quando si tratti di un'opera che richieda una spesa di riguardo, converrà presentare al Parlamento una legge speciale che autorizzi la spesa. Posto però che si tratti della costruzione di pochi chilometri a compimento di una strada di tanta importanza, come quella di cui ha fatto parola il preopinante, il Governo non ricuserà certamente di presentare gli opportuni provvedimenti.

Penso inoltre, che si possa provvedere alla rettificazione di quei punti di questa stessa strada, di cui egli ha parlato, coi fondi disponibili in bilancio sotto la denominazione di: "Miglioramento delle strade nazionali," e, se la cosa sarà possibile, sarò ben lieto di fare sodisfatto questo suo desiderio.

Ma l'onorevole Scarselli ha preso argomento da questa discussione per raccomandare al Governo di studiare il modo onde venire in soccorso alle provincie, che si trovano a mal partito, procurando, cioè, che talune strade, oggi provinciali, entrino nel novero delle nazionali; vale a dire, che queste strade siano mantenute a carico dello Stato. Se le rappresentanze provinciali faranno analoghe domande al Governo, e dimostreranno che queste strade rivestono realmente i caratteri che si richiedono per essere classificate fra le nazionali, il Governo si farà dovere di esaminarle; e, quando la istruttoria sia condotta regolarmente, si provvederà a termini di giustizia. Temo invece, che non potrò trovarmi, così facilmente, d'accordo con l'onorevole preopinante, quando egli formasse la proposta che tende a conseguire una proroga al pagamento delle quote di concorso che stanno a carico delle provincie. Non sarà cosa facile, io credo, ottenere il consenso del mio collega il ministro delle finanze: imperocchè non è punto esatto quel che diceva l'onorevole Scarselli, che, cioè, questo favore si possa concedere, senza danno della pubblica finanza.

Quando egli consideri che lo Stato contrae ogni anno un debito fruttifero sotto la forma di buoni del tesoro, onde provvedere alle esigenze dei pubblici servizi, comprenderà facilmente che concedere una proroga alle provincie, pel pagamento di un debito venuto a scadenza, val quanto dire che si vuol crescere lo stanziamento del capitolo della spesa, che provvede al pagamento degli interessi dei buoni del tesoro, per pagare gli interessi dei buoni medesimi. Ma di ciò non intendo ragionare più ampiamente; è materia, come egli diceva, che troverà la sua sede opportuna nel bilancio della entrata. Quando questo si discu-

terà, siederà a questo banco persona autorevole e più competente di me; e, se la domanda verrà fatta, il mio collega delle finanze risponderà nel modo che crederà più conveniente, e vedrà se, anche in questa parte, possa essere accolto il voto dell'onorevole preopinante.

**Scarselli.** Chiedo di parlare.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ma la discussione si è fatta più viva, dopo che imprendeva a parlare l'onorevole Lugli; il quale ha avuto il merito, secondo che egli diceva, di scaldare l'ambiente di quest'Aula e di creare una discussione più animata. Egli mi domandava: vi sono talune province le quali provvedono direttamente alla costruzione delle loro strade provinciali, e nulla ricevono dallo Stato; è egli giusto il trattamento fatto a queste province quando le altre, che hanno affidato allo Stato la costruzione delle loro strade provinciali, ricevono più presto e subito, tutto il beneficio promesso a lungo termine con la legge del 1881?

La mia risposta sarà altrettanto chiara e concisa: non sarebbe cosa affatto giusta, se alle province che provvedono direttamente alla costruzione delle strade si negasse il diritto di partecipare al concorso dello Stato, ma non è neppure vero che si faccia una condizione privilegiata alle altre, quando il Governo si assume la costruzione diretta delle loro strade, poichè tale facoltà è scritta espressamente nella legge.

Ora, intesa in questo senso, la domanda dell'onorevole Lugli a me par giusta ed onesta. Lo è tanto che col progetto di legge che ho avuto l'onore di presentare alla Camera or fanno pochi giorni, di cui si è parlato da alcuni oratori, ho domandato che il fondo del corrente esercizio venga accresciuto di 4 milioni, 2 dei quali sono destinati precisamente alle province, le quali sino ad ora non hanno ricevuto, se la memoria mi soccorre, che 897,000 lire in tutto, mentre l'importo delle strade provinciali costruite e pagate dallo Stato per conto delle province, impegna la finanza in una spesa, se non erro, di 12 milioni di lire. Vede dunque l'onorevole Lugli che io mi sono adoperato e mi adopero in qualche modo, onde ristabilire, almeno in parte, ed applicare gradualmente il principio della giustizia e della parità di trattamento fra le diverse province.

E qui, poichè mi viene a capello, dirò una parola all'onorevole Bertollo. Poichè in questo disegno di legge che venne testè presentato si dice chiaramente che siamo in presenza di tanti impegni che già nei primi due anni occorrerà trovare una somma considerevolissima, oltre a quella

impostata nel bilancio attuale, per pagare il debito presente, l'onorevole Bertollo si tiene indotto a credere che in questi primi anni non si potrà metter mano a nuovi lavori. Ebbene, sì, è proprio così. Gl'impegni in totale, se ricordo bene, e credo di ricordarlo, gl'impegni contratti dallo Stato ascendono nientemeno che ad 80 milioni, e ce ne sono circa 39 da pagare nell'anno prossimo e nel corso dell'esercizio 1888 89. Questi sono veri impegni contrattuali che dobbiamo soddisfare, ed è per mettere l'amministrazione in grado di pagare i suoi debiti, che mi sono rivolto al Parlamento con uno speciale disegno di legge.

Ora, se così è, che cosa farebbe l'onorevole Bertollo, se si trovasse sopra questo banco?

Vorrebbe egli ancora in questo momento impegnare lo Stato in altre opere? Per parte mia, no. Ed io devo con mio rincrescimento, ma per essere giusto e veritiero, debbo dire tutto quello che sento e che ho fatto. Annunzio, dunque, alla Camera che ho dato espresso ordine alla Direzione generale dei ponti e strade di non impegnare più lo Stato, fino a nuovo ordine, in veruna spesa, finchè il Parlamento non conosca esattamente lo stato delle cose e non abbia opportunamente provveduto. Io credo che sia mio preciso dovere di far questo, e sono certo di avere in ciò il consenso unanime del Parlamento.

Quando verrà in discussione la legge di cui si è parlato poc'anzi, se la Camera crederà di dare, oltre ai fondi richiesti per pagare i debiti che bussano alla porta, altri mezzi che permettano di andare innanzi nei lavori, io disporrò altrimenti, ma intanto io non vado più oltre. Nè la Corte dei conti lo consentirebbe, se facessi altrimenti.

Imperocchè è certo che i fondi che sono stati destinati dalla legge del 1881 per queste opere, dovranno essere oltrepassati di 30 o 40 milioni all'incirca.

Non c'è però di che sgomentarsi, o signori, imperciocchè la maggior spesa potrà essere distribuita su parecchi bilanci, e ciascuna strada potrà ricevere l'assegno corrispondente alla spesa effettiva.

Ma nello stato attuale delle cose, davanti ad impegni di questa natura, bisogna che ci arrestiamo, e prima di andare più oltre, occorre che vediamo esattamente come stanno le cose, onde prendere di poi i necessari provvedimenti.

Ma andare avanti a casaccio, prendere nuovi impegni, questo assolutamente io non intendo di fare. Io non mi allontanerò di un punto da questa linea di condotta, che intendo di seguire finchè

sono su questo banco. (*Bravo! Bene! — Vive appreziazioni.*)

Credo quindi inutile, perchè in questo argomento ci dovremo tornare, di rispondere partitamente a tutte le osservazioni che vennero fatte da diversi deputati. Ma ne ha fatte alcune l'onorevole Mazziotti alle quali conviene che io dia una conveniente risposta.

Egli ha detto che la legge del 1881 lasciava alle provincie la facoltà di riconoscere, se le strade classificate in quel benedetto elenco 3, se non isbaglio, avessero o no i caratteri della provincialità, e fosse quindi lecito alle provincie di cancellare dal novero delle strade provinciali quelle che a loro avviso non avevano questi caratteri. Intorno a ciò, io credo che l'onorevole preopinante non sia esattamente informato, e nella mia qualità di consigliere della provincia di Alessandria posso assicurarlo, che alcune strade furono, malgrado il voto contrario, classificate fra le provinciali: e ciò in dipendenza di un regolamento approvato per decreto reale che riconosce al Governo la facoltà di pronunciare l'ultima parola.

Ma, se non erro, l'onorevole Mazziotti intendeva dire, che quando in una provincia vi sono strade le quali, a giudizio della rappresentanza provinciale, possono essere radiate dall'elenco delle provinciali, e per conto ve ne sono delle altre le quali si vorrebbero comprese in questo novero, il Governo farebbero opera savia se consentisse a sanzionare un provvedimento che sostituisse le une alle altre, chiamandole a partecipare al concorso dello Stato.

A mio giudizio, la proposta che fa l'onorevole Mazziotti vuole essere esaminata con molta benevolenza e credo che quando tutte le provincie, od almeno molte di esse abbiano fatto sentire la loro voce, il Ministero debba esaminare le proposte che pervenissero al Governo, per farne il soggetto di un disegno di legge di sottoporre alla sanzione del Parlamento.

Nè potrebbe essere altrimenti, perchè un ministro non può aver facoltà di favorire una provincia in luogo di un'altra, ed accrescere il concorso dello Stato più di quanto fosse stabilito dalle leggi precedenti. Ed io credo che questo non sia sicuramente l'intendimento dell'onorevole Mazziotti.

L'onorevole Rubini diceva che mancano gli elementi di un giudizio, e si è lagnato che questo capitolo venga avanti al Parlamento nudo e crudo senza alcuna spiegazione circa l'uso che si vuol fare di questo denaro. Io prego l'onorevole Rubini di considerare che questo capitolo rassomiglia

a molti altri, e che quanto avviene delle strade, si ripete per molti porti e per molte altre opere pubbliche, a riguardo delle quali non si vedono speciali assegni divisi in capitoli. Ma siccome io in altra circostanza, ed anche in una dichiarazione fatta avanti la Commissione del bilancio ho dichiarato che nel bilancio 1888-89 si procurerà di creare tanti capitoli, quante sono le opere alle quali si deve provvedere, credo con ciò di avere preventivamente risposto alle osservazioni dell'onorevole Rubini.

Mi torna alla mente ancora un'osservazione fatta se non erro, dall'onorevole Mazziotti, che cioè nella distribuzione della spesa convenga stabilire una graduatoria, e favorire preferibilmente quelle provincie le quali mancano di viabilità. Anche questo è buon sistema. Ma quando siamo già a tal punto, che abbiamo vincolato la massima parte dei fondi disponibili, l'onorevole preopinante comprenderà che qualunque mia dichiarazione non potrebbe giovare gran fatto a quelle provincie che credessero di ricevere giovamento da una graduatoria fatta secondo i criteri esposti dall'onorevole preopinante.

Comunque sia, siccome anche a questo riguardo occorre nell'anno 1888-89 presentare un elenco ben chiaro e preciso delle opere che si vogliono eseguire, con ciò si cercherà di soddisfare il desiderio dell'onorevole preopinante.

L'onorevole Mazziotti pigliava poi quest'opportunità per discorrere delle strade obbligatorie comunali. Lungo discorso, e difficile sarebbe questo, se io volessi entrarvi dentro e discutere a fondo la materia. L'onorevole preopinante avvertiva, che vi sono talune strade, che sono incominciate Dio sa da quanto tempo, e non si finiscono mai. Come avviene questo? Avviene per talune considerazioni di ordine secondario, diceva egli, ma avviene particolarmente perchè i comuni non hanno mezzi per trarre innanzi i lavori; epperò, se lo Stato non viene più largamente in aiuto ai comuni, queste strade non si faranno mai, o si faranno tanto tardi, che le generazioni presenti non ne sentiranno beneficio.

Abbia la bontà l'onorevole Mazziotti di credere che anch'io di que s'argomento mi sono occupato molto, e di vero cuore, dal mio banco di senatore. Quando si parla delle grandi città in Italia, oh! ci è uno slancio, un entusiasmo per votare larghi sussidi che è una meraviglia; ma quando si parla dei poveri comuni, essi non hanno quasi mai nè avvocati, nè interpreti autorevoli dei loro bisogni.

Quindi io mi associo interamente al pensiero

dell'onorevole Mazziotti, il quale, discorrendo di queste strade obbligatorie comunali, ne ha tratto argomento per chiamare l'attenzione del Governo sulle condizioni dei poveri comuni che versano in tristi condizioni per le gravi spese incontrate nella costruzione delle strade obbligatorie.

Sì, o signori, la legge del 1868 ha prodotto qualche utile risultato; ma alcuni comuni ne hanno sentito, e ne sentiranno per lungo spazio di tempo gravissimo nocimento nelle loro finanze. Questa materia delle strade comunali obbligatorie, lo dico nettamente, è stata trattata per assai tempo, senza un senso esatto delle condizioni del paese. (*Bene!*) Vi è stato tempo, in cui i poveri comuni venivano costretti, ma costretti con modi e forme inqualificabili, ad incominciare strade, le quali non potevano essere finite forse in venti anni. (*È vero! è vero!*) E ciò perchè? Perchè non è possibile che il maggior numero dei comuni possa compiere un'opera di qualche riguardo rimanendo dentro i limiti dalla legge del 1868. (*È verissimo!*) Credo adunque che un giorno o l'altro bisognerà fare qualche cosa e pensarci seriamente.

Nè io me ne meraviglio gran fatto, giacchè qui in Italia vogliamo spesso fare le nozze coi fichi secchi, come dicono in Toscana. (*Parità*) Noi abbiamo creduto che si potesse con pochi quattrini risolvere il problema delle strade comunali obbligatorie. Niente vero, o signori: occorrono centinaia di milioni. Ed io ricordo che in Francia, quantunque siasi incominciato fino dal 1836 a studiare questa materia, e siensi spesi a centinaia i milioni, oggi ancora i comuni attingono le loro risorse alla cassa per le strade comunali obbligatorie, come le chiamiamo noi, la quale cassa si alimenta di fondi considerevolissimi; 300, o 400 milioni, non so bene, che riceve dallo Stato.

Eppure neanche là la rete stradale è ancora compiuta, tutt'altro! Ma che credete voi che con 30 o 40 milioni distribuiti in vent'anni la viabilità comunale si possa dire assicurata? Mai no, o signori! Noi abbiamo cominciata un'opera gigantesca, starei per dire, ma certo superiore alle forze di molti comuni. Non bisogna credere quando vi dicono che l'opera si avvicina al suo termine. Niente vero, o signori! Se noi vogliamo che la viabilità comunale sia veramente assicurata, bisogna fare ben altri sacrifici, senza però eccedere per adesso lo stanziamento del bilancio. E con ciò rispondo anche ad una domanda che mi veniva fatta dall'onorevole Mazziotti. Per ora non è possibile un maggiore impulso da parte del Governo, tanto più che in quest'anno abbiamo già cinque

milioni destinati al servizio delle strade obbligatorie. Intanto andiamo un po' adagio e non obblighiamo i comuni a spendere al di là del giusto e dell'onesto, (*Bravo!*) vale a dire al di là dei mezzi di cui essi possono disporre.

Ma questa materia, o signori, dovrà essere studiata e converrà a tempo opportuno che ci sia provveduto. Io non vi dico di essere la provvidenza, e di saper fare tutte queste belle cose, no! Io vi dico francamente come i fatti stanno affinché al momento opportuno si provveda e perchè è mio stile parlare chiaro e netto, siccome penso che sia il desiderio della Camera. (*Bravo! Bene!*) — *Approvazioni.*

**Presidente.** Desidera parlare, onorevole relatore?

**Romanin-Jacur, relatore.** Rinuncio a parlare perchè lo schiarimento che volevo dare è stato dato largamente dall'onorevole ministro.

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

**Scarselli.** Io debbo ringraziare l'onorevole ministro delle sue franche ed esplicite dichiarazioni; ne sono soddisfatto, ed ho fiducia che i fatti verranno presto a confermare la sua autorevole parola.

A spiegazione di quanto ho detto poco fa, debbo aggiungere due brevissime osservazioni.

Per quanto concerne la strada nazionale degli Abruzzi, io non credo vi sia bisogno di un particolare disegno di legge, poichè precisamente la designazione dell'articolo 75, che ora discutiamo, appunto riguarda le strade nazionali e provinciali votate con la legge del luglio 1881 non solo, ma anche il compimento delle varie opere stradali autorizzate con leggi anteriori. Ora io avverto che nella tabella annessa a quella legge e citata in questo articolo 75, precisamente si fa motto della strada nazionale degli Abruzzi.

Quindi mi pare che sia interesse, per il sollecito compimento della strada stessa, che si proceda in base allo stanziamento, e principalmente per risparmiare del tempo, giacchè anche nel passato alla strada medesima si è sempre provveduto non con legge speciale, ma con gli annuali stanziamenti del bilancio.

In quanto poi alla nuova classifica delle nuove strade nazionali e provinciali, posso assicurare l'onorevole ministro che, almeno per quanto riguarda la provincia di Teramo, ve ne sono per lo meno tre: quella della vallata del Vomano; quella pel bosco Martese; quella Ascoli-Teramo-Penne-Forca di Penne, che hanno tutte carattere di strade nazionali, ed il Consiglio provinciale ha già fatto esplicito voto al Governo, affinché voglia provvedere a questa nuova classifica.

Da ultimo poi circa al rimborso delle spese che le provincie nella loro quota per la costruzione delle strade provinciali di serie debbono secondo la legge del maggio 1875, io sono anche soddisfatto che il ministro, per quanto sia tenero della integrità del bilancio dello Stato, non si sia mostrato sfavorevole a cotesta giusta ed equa aspirazione delle provincie per sollevare i loro bilanci.

**Presidente.** Non essendovi altri oratori iscritti metto a partito il capitolo 75.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

**Capitolo 76.** Sussidi e spese per le costruzioni di strade comunali obbligatorie legge 30 agosto 1868, n. 4613 e 23 luglio 1881, n. 337, lire 5,000,000.

**Lugli.** Chiedo di parlare.

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

**Lugli.** Tengo a far presente all'onorevole ministro, ed alla Camera come sia di assoluta necessità l'affrettare la discussione del disegno di legge che riguarda la manutenzione di queste strade comunali obbligatorie, perchè molto si è parlato per lo sviluppo delle medesime, ma se non si viene alla discussione del disegno di legge per la loro manutenzione, saranno tutti milioni dispersi.

Spero che l'onorevole ministro richiamerà il Senato alla discussione, per quanto possibile sollecita del disegno di legge, che presentava il suo antecessore relativo appunto all'importante tema della manutenzione delle strade comunali obbligatorie.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Come bene avvertiva l'onorevole preopinante, il disegno di legge a cui egli accenna, è stato presentato all'Alta Camera dal mio egregio predecessore.

Siccome io faceva parte della Commissione incaricata di esaminarlo, ne conosco gl'intendimenti, cosicchè potrò interporre gli uffici convenienti presso il Senato affinchè sia nominato un commissario in mio luogo, e domanderò di potere esporre in seno alla Commissione le idee che ebbi già l'onore di esporre altra volta come semplice senatore.

**Lugli.** La ringrazio.

**Presidente.** Pongo a partito il capitolo 76; chi l'approva si alzi.

(È approvato).

**Capitolo 77.** Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1ª e 2ª categoria. Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 4,710,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Righi.

**Righi.** Io non debbo che semplicemente evocare un ricordo: che cioè il predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici, ed il Gabinetto, presieduto pure anteriormente dall'onorevole Depretis, hanno dato formale affidamento al municipio di Verona di concorrere nelle spese occorrenti per il riordinamento del tronco urbano dell'Adige.

Non voglio spendere parole per esprimere i motivi che hanno indotto allora il Governo a promettere questo concorso.

Si tratta, come tutti sanno, e come il Governo stesso ha detto in varie occasioni, d'impedire la distruzione di una parte del territorio dello Stato, di una città cospicua tanto rapporto agli interessi della sua popolazione che rapporto agli interessi della difesa militare dello Stato.

Il municipio di Verona ha fatto tesoro degli affidamenti datigli dal Governo, ed ha già incominciato le opere, alle quali corrisponde infrattanto con la somma con cui deve concorrere per la sua parte.

Io non posso dubitare, come nessuno ne ha mai dubitato, che l'attuale Governo abbia a venire meno alle proprie promesse; ad ogni modo quello di cui prego si è di non ritardare più oltre la presentazione di questo disegno di legge.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Righi ha fatto un semplice ricordo, come egli disse, ma un semplice ricordo che tende ad impegnare lo Stato in una spesa di circa 30 milioni dei quali all'incirca 5 per la città di Verona; imperciocchè, pensando a Verona, bisognerà bene che provvediamo alla sistemazione dei fiumi veneti, perchè si tratta della difesa di una parte cospicua del territorio del paese. Malgrado l'entità grande della spesa, il mio predecessore aveva tuttavia approntato il disegno di legge per provvedere tanto all'una come all'altra bisogna; ed io raccoglierò il parere dei miei colleghi nel Ministero, e quando abbia assenziente il loro voto, dichiaro che presenterò alla Camera il relativo disegno di legge.

**Presidente.** Non essendovi altri oratori iscritti pongo a partito il capitolo 77.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

**Acque.** — Capitolo 78. Quota a carico dello

Stato della spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere. Legge 18 aprile 1886, n. 3791 (Spesa ripartita), lire 2,500,000.

*Bonifiche.* — Capitolo 79. Lago di Bientina, lire 60,000.

Capitolo 80. Stagni di Vada e Collemezzano, lire 4,500.

Capitolo 81. Maremme toscane, lire 30,000.

Capitolo 82. Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli, lire 594,000.

Capitolo 83. Paludi di Napoli, Volla e contorni, lire 55,000.

Capitolo 84. Torrenti di Somma e Vesuvio, lire 110,000.

Capitolo 85. Torrente di Nola, lire 100,000.

Capitolo 86. Regi Lagni, lire 69,000.

Capitolo 87. Bacino Nocerinò, lire 130,000.

Capitolo 88. Agro Sarnese, lire 100,000.

Capitolo 89. Bacino del Sele, lire 120,000.

Capitolo 90. Vallo di Diano, lire 100,000.

Capitolo 91. Stagno di Marcianise, lire 3,700.

Capitolo 92. Piana di Fondi e Monte San Biagio, lire 70,000.

Capitolo 93. Lago Salpi, lire 70,000.

Capitolo 94. Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto, lire 10,000.

Capitolo 95. Lago di Bivona, lire 4,000.

Capitolo 96. Piana di San Vettorino, lire 2,000.

Capitolo 97. Agro Brindisino, lire 30,000.

**Trinchera.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Trinchera.** Se la Camera è disposta a sospendere, per questa sera, la discussione, anche da mia parte son pronto a rimandare a domani quel poco che dovrei dire ora.

**Presidente.** Ella è nel suo diritto.

*Voci.* A domani.

**Presidente.** Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

### Presentazione di relazioni.

**Presidente.** Onorevole D'Arco, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**D'Arco.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: Ampliamento del servizio ippico.

**Presidente.** Dò atto all'onorevole D'Arco della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

**Rossi.** Vista l'attinenza di questo disegno di legge con quelli dei quali è relatore l'onorevole

Pelloux, ne domando l'urgenza, affinché sia messo in discussione immediatamente dopo di quelli.

**Presidente.** Onorevole Rossi, per ora non si può che domandarne l'urgenza.

Se non sorgono obiezioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

*(È ammessa).*

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

**Mel.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: Distacco della frazione di Castione dal comune di Castello di Godego, ed aggregazione a quello di Loria, in provincia di Treviso.

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

### Risultamento della votazione a scrutinio segreto.

**Presidente.** Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

*(I segretari Fortunato, Fabrizi e Zucconi numerano i voti).*

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro nell'esercizio finanziario 1887-88:

Presenti e votanti . . . . .	241
Maggioranza . . . . .	121
Voti favorevoli . . . . .	180
Voti contrari . . . . .	61

*(La Camera approva).*

Leva di mare sui giovani nati nel 1867:

Presenti e votanti . . . . .	232
Maggioranza . . . . .	117
Voti favorevoli . . . . .	217
Voti contrari . . . . .	15

*(La Camera approva).*

Stato di previsione della spesa per il Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1887-1888:

Presenti e votanti . . . . .	240
Maggioranza . . . . .	121
Voti favorevoli . . . . .	212
Voti contrari . . . . .	28

*(La Camera approva).*

Riammissione in tempo degli impiegati ci-

vili a godere dei benefici accordati dalla legge 2 luglio 1872, n. 894:

Presenti e votanti . . . . .	240
Maggioranza . . . . .	121
Voti favorevoli . . . . .	208
Voti contrari . . . . .	32

(La Camera approva).

### Presentazione di una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

**Presidente.** L'onorevole Di Belmonte Gioacchino ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa che sarà trasmessa agli Uffici.

La seduta termina alle 6,55.

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

#### Discussione dei disegni di legge:

1. Seguito della discussione sullo Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1887-88. (93)
2. Prescrizione dei crediti di massa dei militari del corpo reali equipaggi. (176)
3. Riordinamento delle guardie di pubblica sicurezza a piedi. (171)
4. Modificazioni alla legge 4 dicembre 1858 sull'avanzamento nella regia armata. (164)
5. Convenzione col municipio di Spezia per la costruzione di fogne nelle zone di terreni dipendenti da edifici militari ed occupati per usi militari e navali. (182)
6. Modificazioni alla legge organica del personale della regia marina militare 3 dicembre 1878 ed alla legge 3 luglio 1882 sui relativi stipendi. (161)

7. Aggregazione al mandamento di Civitacastellana del comune di Fabbrica di Roma. (183)

8. Approvazione di maggiori spese sull'esercizio 1884-85 pel Ministero di grazia, giustizia e culti. (19)

9. Approvazione di maggiori spese sull'esercizio 1884-85 pel Ministero di agricoltura, industria e commercio. (26)

10. Approvazione di maggiori spese sull'esercizio 1885-86 pel Ministero di grazia, giustizia e culti. (78)

11. Approvazione di maggiori spese sull'esercizio finanziario 1885-86 pel Ministero di agricoltura, industria e commercio. (85)

12. Abolizione della Cassa militare e passaggio al bilancio dello Stato degli oneri che ne conseguono. (154)

### ERRATA-CORRIGE.

Nel discorso pronunciato dall'onorevole Magnati nella tornata del 4 maggio 1887 sono incorsi alcuni errori di cifre.

1º Ove è detto:

*Vuol reintegrare nientemeno che 0 milioni*, deve leggersi: *Vuol reintegrare nientemeno che 40 milioni.*

2º Ove è detto:

*Poi 50,000 lire per altri servizi e 110,000 lire per conto dei ricevitori, e infine incassa la somma di 112 milioni*, deve leggersi: *Mentre incassa la somma di 13 milioni e 400 mila lire circa e per questo servizio prende 770 mila lire circa. Il compenso non è magro.*

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**

*Capo dell'ufficio di revisione.*

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

