

CXX.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 12 GIUGNO 1890

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Parlano i deputati Cefaly, Lovito, Sardi, Colaianni, Di Sant'Onofrio, Perroni-Paladini, Florena, Fazio, Bianchi, Sola, Moneta, Zainy, Balsamo, Cavalieri, Panattoni, Ricci Vincenzo, Indelli, Morelli ed il ministro dei lavori pubblici. = Osservazioni del presidente del Consiglio per pregare l'onorevole Tortarolo di rimandare lo svolgimento di una sua mozione. = Dopo brevi osservazioni dei deputati Chiala, Elia, del relatore deputato Bonacci e del ministro di grazia e giustizia approvasi il bilancio di grazia e giustizia. = Il presidente comunica essere stata presentata la relazione sulla elezione del 2º collegio di Bologna, nella quale è stato eletto Andrea Costa — Comunica poi una interrogazione del deputato Bonghi.*

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.

**D'Ayala-Valva**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

**Petizione.**

4714. La Giunta municipale di Castoreale (Messina) chiede che nel bilancio dei lavori pubblici sia provveduto allo stanziamento della somma necessaria per l'esecuzione nel 1890-91 dei progetti di strade riguardanti quel Comune e i Comuni limitrofi.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Pianciani, di un mese; Toaldi, di giorni 10.

(Sono conceduti).

**Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91.

La discussione rimase ieri sospesa al capitolo 263, *Linea Eboli-Reggio*, del titolo *Costruzioni ferroviarie*. L'onorevole Cefaly ha facoltà di parlare su questo capitolo.

**Cefaly.** L'onorevole Lucifero citò due volte ieri la categorica interrogazione che io mossi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se la Eboli-Reggio e la Catanzaro-Stretto S. Eufemia, sarebbero state costruite nel termine stabilito dalla legge 24 luglio 1887, cioè di sei anni; e ricordò come l'onorevole Finali avesse dato assicurazioni formali alla Camera, nella tornata degli 11 maggio 1889, che entrambe queste due linee nel termine suddetto sarebbero state

completate. Se l'onorevole ministro non ricorda bene queste formali sue assicurazioni posso leggerglielo.

Ora, nell'esecuzione dei lavori affidati a diverse imprese si dice che alcune li abbiano sviluppati bene e che altre li abbiano sviluppati male; che alcuni tronchi saranno consegnati prima del tempo stabilito, e che altri (si dice in una recente deliberazione di Consiglio comunale) procedendo i lavori di questo passo, non saranno costruiti neppure fra quaranta anni. L'onorevole ministro a questo riguardo dev'essere informato dei tanti reclami fatti da privati e da corpi elettivi locali, e di tutte le voci pro e contro, che si fan correre per le stampe.

Io non voglio raccogliere nessuna di queste voci; io voglio prestar fede a quanto dirà su tal proposito l'onorevole ministro, il quale deve certamente saperne più di chicchessia. Ed è necessario che la sua voce si faccia sentire sullo stato vero delle cose, dappoichè quelle popolazioni, deluse altre volte e per lunghi anni nelle costruzioni di queste stesse ferrovie, da cui principalmente aspettano la loro prosperità economica, trepidano e si agitano ad ogni notizia contraria, che un giornale qualunque pubblica e fa correre spesso senza fondamento di verità.

Dunque io prego l'onorevole Finali di far sapere come procedano i lavori appaltati tanto della Eboli-Reggio che della S. Eufemia-Marcellinara.

E vengo adesso ad una seconda domanda assai più essenziale della prima.

Dato ciò che l'onorevole ministro ha fatto, e ciò che intenderà di fare per la costruzione di queste ferrovie, e dato lo sviluppo dei lavori, quale egli ci dirà, possiamo esser sicuri che tanto la Eboli-Reggio, quanto la Catanzaro-S. Eufemia saranno completate? Può lo stesso ministro Finali ripetere alla Camera le assicurazioni dell'11 maggio 1889?

La risposta da lui data ieri all'onorevole Lucifero ha scosso la fiducia, ch'io riponeva nelle promesse fatte dall'onorevole Finali.

Egli, se mal non ricordo, disse che avrebbe cercato spingere colla possibile alacrità i lavori da Catanzaro Sala a Settingiano, ma tutta la risposta mi parve informata ad una intonazione alquanto dubitativa e differente assai dalla forma recisa adoperata l'anno decorso, quando affermava risolutamente di doversi completare a termini di legge tutta la linea.

E poi soggiunse un'altra cosa, che a me fece assai peggiore impressione della forma dubitativa adoperata.

Egli disse ch'era stato presentato il progetto eseguito col sistema Abt, e che l'avrebbe fatto esaminare sotto l'aspetto tecnico e della spesa; e che quando si fosse trovato degno di approvazione e si fosse approvato, si sarebbe con ciò stabilito il punto massimo di elevazione della linea per raggiungere Catanzaro, (quale punto massimo secondo la speranza dell'onorevole ministro sarebbe stato nei pressi del gazometro della città) e da questo punto disse che bisognava studiare il resto della linea in discesa per congiungerla alla galleria in costruzione di Marcellinara. Dunque fin'ora secondo le dichiarazioni del ministro non si sarebbe studiato che una parte, e piccola parte, del progetto per far salire la linea sulla collina di Catanzaro, e si è perduto tanto tempo!

Ma v'ha di più: io ho inteso dire che le maggiori difficoltà del progetto non s'incontrano a far salire la ferrovia dal lato jonico a Catanzaro, ma a farla discendere da Catanzaro pel versante tirrenò.

Per modo che facendo una somma dei risultati fin'ora ottenuti da tali studi noi avremmo: la linea di transito che non può salire giammai all'abitato di Catanzaro; una metà del progetto fatto e non ancora esaminato, per la quale non sappiamo se sia, o no, approvabile; l'altra metà del progetto che sarebbe la più difficoltosa e che resta ancora a studiare; ed intanto tre anni di tempo perduti; e 500,000 lire anticipate dalla provincia al governo per affrettarsi questi lavori allo scopo di aprire la linea all'esercizio prima del tempo stabilito dalla legge 24 luglio 1887.

E badi bene l'onorevole ministro, le 500,000 lire, secondo il deliberato consiliare non dovevano essere versate che ad appalto fatto. La Deputazione provinciale confidando nelle promesse di un ministro suo predecessore, sborsò la somma e fu perciò censurata dal Consiglio. Ed è venuta poi la legge del 1887; e son venute dall'onorevole Finali le assicurazioni del decorso anno; e ciò non pertanto oggi v'è pericolo che pel tratto Catanzaro-Settingiano si verificherà quello che si sta verificando pel tratto Cefalù-Zappulla.

Onorevole ministro, le popolazioni di Catanzaro è vero che forti di avere la legge a loro favore, senza darsi carico dei sacrifici finanziari, che il bilancio dello Stato e quelli degli enti locali sarebbero chiamati a sostenere, vogliono la ferrovia di transito per l'abitato o per lo meno, il maggiore avvicinamento possibile della linea alla città; ma soprattutto vogliono non somministrare pretesti al ritardo delle loro costruzioni

ferroviarie. Vi sono troppe dolorose esperienze nella provincia istessa per l'andamento interno o littoraneo della Eboli Reggio nel monteleonese, i cui replicati studi, senza la menoma utilità, ci fecero perdere tanti anni di tempo nelle nostre costruzioni ferroviarie, per dovere oggi più oltre insistere in maggiori studi per la Catanzaro Settingiano.

Veda, onorevole Finali, di far esaminare subito il progetto Abt, e se è buono l'accolga e sia affare finito. Se no, lasci da parte tutti codesti sistemi esotici di locomozione, questo tratto di strada dev'essere stato studiato da altri ingegneri; approvi quel qualunque progetto, che i corpi tecnici stimeranno migliore, e spinga innanzi i lavori, perchè oramai di studi ne abbiamo avuto abbastanza.

Fortunatamente questo tratto, che resta ad appaltare, non è molto difficile nell'esecuzione da richiedere troppo tempo; si può stabilire nel capitolato di appalto un termine più breve per la costruzione; e possiamo trovarci in tempo per non venir meno alle assicurazioni date dal Governo e soprattutto per osservare le disposizioni della legge. Oltre di che si ricordi, onorevole Finali, che il Governo ha incassato i quattrini della provincia di Catanzaro per consegnare questa ferrovia prima del tempo, ed ora si correrebbe il pericolo di non completarla neppure in tempo.

Aspetto quindi che l'onorevole ministro, prima che si chiuda la discussione sulla categoria che stiamo esaminando del bilancio, dica una parola più confortante, più assicuratrice di quella detta ieri per i tratti da Catanzaro a Settingiano.

Per gli altri tronchi poi, che son quelli della linea principale Eboli-Reggio, la quistione è affatto diversa. Tutti i tronchi sono appaltati ed in costruzione, l'opera del Governo si riduce a vigilare l'andamento delle costruzioni e a provvedere in tempo ai lavori a danno, qualora vi fossero imprese che si rendessero inadempienti. Spero che l'onorevole ministro possa dirmi che tutto proceda soddisfacentemente e che le locali preoccupazioni sieno infondate. Ma per qualunque evento spero dica, che egli ricorrerà a tutti i mezzi perchè la legge de' 24 luglio 1837 abbia la sua esatta e rigorosa osservazione.

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

**Lovito.** Io vorrei rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici la preghiera di voler dire a che punto siano gli studi del tratto Lagonegro-Castrocucco della ferrovia Eboli-Reggio, che non è appaltato, contrariamente a ciò che diceva, per distrazione, l'egregio amico che mi sta a fianco.

Se gli studi non saranno compiuti non potrà questo tratto essere appaltato. Ora gli studi accurati vogliono essere, ma eterni no! Ed io spero che l'onorevole ministro vorrà darmi una risposta soddisfacente.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Mi pareva ieri di aver dato, rispondendo all'onorevole Lucifero, delle assicurazioni che dovessero acquetare pienamente le popolazioni delle provincie calabresi; ma invitato dall'onorevole Cefaly sono in dovere di dare ulteriori schiarimenti; poichè dal suo discorso vedo, che la mia risposta non raggiunse interamente il fine che io desiderava.

Egli mi chiede; se i lavori della Eboli-Reggio saranno compiuti nel termine voluto dalla legge del 1837; io gli rispondo, che ho ragione di credere che sì; e tutti gli appalti fatti furono preordinati nei capitolati al raggiungimento di questo fine.

Egli mi ha domandato inoltre: siete contento dell'andamento dei lavori già appaltati? Ed io gli rispondo, che questi lavori non procedono con eguale sollecitudine ed alacrità nei vari tronchi. La maggiore o minore sollecitudine dipende da varie ragioni, non sempre imputabili alle imprese.

La impresa Medici, la impresa Calderai, che hanno dei tratti molto considerevoli da costruire, hanno proceduto, fin da principio, soddisfacentemente. La impresa Benelli, dopo alcuni ritardi che frappose in principio, ora mostra una alacrità commendevole; onde giova sperare che si rifaccia del tempo perduto.

La impresa Parisi, che ha un lungo tratto (mi pare di 126 chilometri) non son che pochi mesi che ha avuto la consegna della linea; e si attende, con molta severità, che essa inizi e conduca sollecitamente i lavori su questo grande tronco che essa ha assunto. Delle difficoltà si ebbero per la impresa Dos Passos, che veramente non procedeva con la sollecitudine desiderata dal Governo e corrispondente agli impegni che aveva assunto, onde si era quasi sul punto di farle una intimazione giudiziaria. Ma essa fu sollecitata a giustificare con un memoriale del 24 maggio, le ragioni del ritardo interposto nella esecuzione dei lavori. Queste ragioni sono, in molta parte, attendibili; e consistono specialmente nelle difficoltà grandi che incontrava rispetto alle occupazioni e alle domande di indennizzi che facevano i proprietari dei terreni; ma sopra tutto nella difficoltà degli impianti.

Ed ho dovuto lodare il suo divisamento che ha

già messo in pratica: vale a dire, di divider la opera in parecchi tronchi, affine di potere può agevolmente, iniziando il lavoro in più punti, condurlo a termine nel tempo pattuito nel contratto.

L'onorevole Cefaly non voglia dimenticare che queste imprese, anche le più potenti e più ricche di mezzi, si sono trovate in faccia ad una grave difficoltà, meno per la crisi economica e monetaria del paese, che non per la forma di pagamenti escogitata dalla legge del 1887; vale a dire il rilascio di certificati provvisori, che in un tempo più o meno lungo, debbono poi essere commutati in certificati definitivi.

La difficoltà di negoziare e utilizzare questi certificati dati in pagamento ha creato alle imprese un grande imbarazzo. Il Governo se ne è preoccupato; tanto che s'indusse a proporre alla Camera un nuovo mezzo di pagamento.

Non saranno più i certificati provvisori e definitivi, secondo la legge del 1887; ma sarà un titolo ammortizzabile 5 per cento, il quale servirebbe alle ditte appaltatrici di mezzo comodo per fornirsi dei fondi, che ad esse occorrono per la prosecuzione dei lavori.

Fa d'uopo vigilare attentamente, affinchè tutte queste varie imprese adempiano all'obbligo loro: e se mai venisse meno la fiducia che esse possano adempiervi nel tempo prescritto, l'amministrazione si varrà di tutti i mezzi, che accorda la legge, per assicurare il compimento delle opere.

Parlo ora di un minore argomento, cioè della stazione di Catanzaro, intorno alla quale non credeva proprio ieri di aver detto cosa che potesse turbare quelle popolazioni.

È vero che la legge dice: Marina di Catanzaro-Stretto-Veraldi; ma non credo vi sia alcuno (ingegnere o non ingegnere) che possa pensare alla possibilità di portare la ferrovia all'altezza della città di Catanzaro. Il progetto del sistema Abt fu proprio accolto da me con favore, per veder di trovar modo di avvicinarsi a Catanzaro il più che fosse possibile; e ieri dissi che la stazione sarebbe stata collocata all'altezza del gazometro, il che vuol dire ad una grande vicinanza al centro della città.

Io non dissi che gli studi non fossero fatti per la prosecuzione del tratto da Catanzaro-Stretto-Veraldi, giacchè sono lavori appaltati, anzi in corso di esecuzione. La ubicazione della stazione deve essere determinata prima d'ogni altra cosa, pel tratto Sala-Settingiano: nè per certo il nuovo studio che ora si compie per l'applicazione del sistema a dentiera farà ritardare gli altri lavori, i quali credo poter affermare con sicurezza, che saranno compiuti nel tempo stabilito dalla legge.

Della linea di 47 chilometri dalla Marina di Catanzaro allo Stretto-Veraldi l'onorevole Cefaly sa bene che 9 chilometri sono già in esercizio; altri 28 chilometri, Settingiano-Marcellinara e Marcellinara-Stretto-Veraldi o Sant'Eufemia, sono in corso di costruzione; ed in corso di appalto sono i lavori del rimanente tratto Sala-Settingiano; nel qual tronco è appunto compreso il tratto che dovrà essere costruito ed esercitato con sistema speciale.

In quanto all'onorevole Lovito la mia risposta sarà brevissima come è stata la sua domanda. Intorno al progetto di continuazione della ferrovia da Lagonegro sino a Castrocuoco, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, oltre ad una d'ordine amministrativo, fece alcune osservazioni tecniche, le quali rendono necessaria una riforma del progetto esecutivo della strada stessa.

Questi studi sono in corso di esecuzione; la riforma al progetto spero che non tarderà ad essere presentata; ed io prego l'onorevole Lovito di considerare se sia meglio aspettare qualche tempo di più prima di approvare dei progetti, od approvarli intempestivamente: poichè un'approvazione intempestiva, che richiede poi pentimenti e correzioni, è a danno dell'opera, ed a danno gravissimo delle finanze.

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

**Cefaly.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e mi dichiaro perfettamente soddisfatto.

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

**Lovito.** Se ho raccomandato all'onorevole ministro dei lavori pubblici la sollecitudine per il compimento degli studi della ferrovia Lagonegro-Castrocuoco non è stato solo per interpretare i sentimenti delle popolazioni, ma anche perchè di recente il Consiglio provinciale di Basilicata unanime ha fatto un voto all'onorevole ministro perchè quegli studi siano affrettati.

In quanto poi alla massima enunciata dall'onorevole ministro, che val meglio avere degli studi perfetti e attendere qualche poco di più, anzichè avere studi malamente fatti ed incompiuti, che daranno poi luogo alle solite varianti, a questioni di vario genere che non fanno che ritardare di più le opere, io sono perfettamente dell'opinione dell'onorevole ministro, gli rendo lode da parte mia, e mi dichiaro soddisfatto della risposta che egli mi ha dato.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 263, con lo stanziamento di lire 572,740.



Capitolo 264. Linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona, lire 1,500,000.

Capitolo 265. Linea Cosenza-Nocera Tirrena, lire 4,000,000.

Capitolo 266. Linea Gozzano-Domodossola, lire 350,000.

Capitolo 267. Linea Cuneo-Ventimiglia, lire 12,223,368.

Capitolo 268. Linea Macerata-Albacina, lire 482,671.

Capitolo 269. Linea Avezzano-Roccasecca, lire 4,150,000.

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

**Sardi.** Debbo pregare la cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, di darmi alcune notizie sulla linea Avezzano-Roccasecca. Questa linea che risulta di 76 chilometri, ed è divisa in 7 tronchi, cominciò ad esser costruita nel 1880, ed il primo tronco da Avezzano ad Arce fu aperto all'esercizio fino dal 1884. Il 2° ed il 3° tronco Arce-Arpino, e Arpino-Sora, furono appaltati nel 1882; ma poco dopo cominciarono contestazioni, e liti con l'appaltatore. Seguirono arbitrati, nuove perizie, nuovi lavori, nuovi contratti, e mercè un'ultima transazione fra il Ministero dei lavori pubblici e l'appaltatore, questi due tronchi avrebbero dovuto essere ultimati, non più tardi del primo semestre 1890. Però dalle notizie che ho, risulta che i lavori non sono alla fine, e che ci vorrà ancora del tempo per completarli.

Intanto, da parecchi mesi il Ministero dei lavori pubblici ha dato in appalto gli altri due tronchi, Sora Balsorano, e Balsorano-Civita d'Antino; ma la consegna all'appaltatore non ne è stata fatta ancora, nè si potrà dar mano ai lavori, se prima non sarà ultimata la ferrovia sino a Sora. E non si andrà avanti efficacemente se l'onorevole ministro non farà le più vive ed insistenti premure all'impresa del secondo e terzo tronco, perchè mantenga i suoi impegni tanto più che finora si è andati molto a rilento nella esecuzione dei lavori.

Secondo la legge del 20 luglio 1888 questa ferrovia dovrebbe essere ultimata nel 1894. Ora io domando all'onorevole ministro: è mai possibile che, restando ancora da cominciarci quattro dei sette tronchi che compongono questa linea, possa la medesima essere ultimata fra quattro anni? Non solo ne dubito, ma sono sicuro che ciò non potrà verificarsi.

Onorevole ministro, io non domando nè nuove ferrovie, nè nuovi stanziamenti; ma domando che la legge sia rispettata e che i lavori di questa

linea, che a quest'ora avrebbe dovuto essere già ultimata, si mettano e procedano in condizioni tali da essere compiuti per il 1894, come stabilisce la legge del 1888. Nel bilancio che stiamo discutendo, sono stanziati per questa linea, lire 4,150,000: saranno spesi questi milioni nell'esercizio 1890 91?

Nel bilancio che va a finire fra pochi giorni, cioè quello dell'esercizio 1889-90, erano stanziati per lo stesso oggetto lire 4,715,000. Vorrei sapere dall'onorevole ministro se questa somma fu spesa interamente in questo esercizio; perchè siccome ora è il momento in cui si fa troppo assegnamento sui residui, non vorrei che anche su questa povera e disgraziata linea ci fossero rimasti dei residui, i quali poi non venissero spesi e fossero invece impiegati ad altro scopo; mentre urge che i lavori sieno ultimati.

Inoltre, poichè secondo i progetti e secondo quello che dicono le persone competenti, le maggiori difficoltà si incontrano nell'ultimo tronco di questa linea, cioè Capistrello-Avezzano, perchè fra le altre opere importanti vi è una lunga galleria pel valico dell'Appennino, così prego l'onorevole ministro di fare in modo che, con la maggiore urgenza, sieno ultimati gli studi definitivi di questo tronco e ne sieno indetti gli appalti, prima del penultimo e dell'antipenultimo, affinchè poi possa completarsi contemporaneamente tutta la linea, ed aprirsi all'esercizio all'epoca stabilita.

Non ho altro da dire.

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

**Colaianni.** Prendo a parlare non tanto per unire le mie raccomandazioni a quelle dell'onorevole Sardi, quanto per fare alcune osservazioni di ordine generale all'onorevole ministro.

L'onorevole Sardi ha detto che l'unico tronco della linea Avezzano-Roccasecca che richiede maggior tempo per essere costruito è l'ultimo, cioè quello da Avezzano a Capistrello.

Ha detto bene, perchè in questo tronco c'è una galleria di oltre 1400 metri, mentre negli altri tronchi vi sono gallerie ed opere, che possono essere eseguite in poco tempo e con maggior facilità.

Ora l'onorevole Sardi ha rivolto all'onorevole ministro questa domanda: avete voi affrettato o cercate di affrettare gli studi di quest'ultimo tronco?

L'onorevole ministro risponderà certamente di sì.

Io, prevedendo la sua risposta, dirò che, anche

con tutta la sua buona volontà, gli studi di questo tronco non potranno essere finiti se non per il settembre, o per l'ottobre.

È sorprendente, che, per completare gli studi di un tronco di pochi chilometri, siano stati necessari 5 o 6 anni, perchè tanti alla fine ce ne vorranno!

La colpa però non è niente affatto nè della direzione dei lavori, nè dell'ispettorato: la colpa si riscontra nella smania di economie male intese, che da parecchio tempo io veggo invalsa...

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** E dei Comuni, no?

**Colaianni.** In questo caso no, onorevole ministro; la causa vera è nel ridurre tutti gli anni in bilancio le somme destinate per personale straordinario.

Per me, son convinto che se questo vi dà delle economie di poche centinaia di migliaia di lire in un anno, è certo che darà dei grossi guai negli anni avvenire. Per esempio, per la linea Roccasecca-Avezzano, ci troviamo di fronte a questa posizione curiosissima. Si è fatto l'appalto del tronco Sora-Balzorano e sono passati già quattro mesi. Ora l'ingegnere direttore dei lavori si trova nella condizione o di ritardare la consegna di questo tronco all'impresa che lo ha assunto in appalto, ovvero di sospendere gli studi del tronco Avezzano-Capistrello. E questo perchè? Per mancanza di personale. Senta, onorevole ministro, non è ragionevole fare delle economie le quali oltre il ritardare la esecuzione dei lavori autorizzati già da molte leggi, (non da una sola, perchè questa è una ferrovia votata fin dal 1879) sono anche causa di altro danno grave, quello al quale accennava ieri l'onorevole Cavalletto, cioè che l'impresa la quale da tre o quattro mesi aspetta la consegna v'intenterà forse un giudizio per danni e lo Stato finirà come sempre col pagare.

Questo stesso fatto io ieri accennai che si è verificato per il tronco appaltato ultimamente sulla Sant'Arcangelo-Fabriano. L'onorevole ministro mi disse che non era vero. Io ho assunto maggiori informazioni, e posso dire che è vero. L'impresa Lori che ha avuto l'appalto, ancora non trova la via di avere in consegna i lavori. (*Intervuzioni dell'onorevole F. Mariotti*) Vi dico che lo so di certa scienza in seguito ad informazioni assunte. Anzi posso soggiungere che l'impresa è decisa ad iniziare gli atti giudiziari. Certamente questo modo di fare non è regolare nè può essere approvato da alcuno.

Se per economizzare qualche centinaio di migliaia di lire annue voi volete ancora aumentare

gli imbarazzi nei quali lo Stato si trova, di fronte alle imprese assuntrici di costruzioni ferroviarie, io per me non posso fare a meno di dirvi che fate male.

Senta, onorevole ministro, cerchi di studiare la riorganizzazione di tutti questi servizi che riguardano le ferrovie, perchè altrimenti noi, da qui a non molto tempo, ci troveremo di fronte a danni gravissimi.

Fino ad ora, con mezze parole, con accuse lanciate in aria, abbiamo già, di fronte al paese, esautorato un corpo, qual'è l'ispettorato ferroviario, che, secondo me, merita tutto il rispetto, perchè è composto di persone molto ma molto distinte.

Se noi non provvediamo, ci troveremo innanzi ad una amministrazione completamente disorganizzata moralmente e materialmente.

Io prego l'onorevole ministro ad attuare qualcuna delle sue idee; a nominare meno Commissioni ed a fare di più. Si ricordi che la via dell'inferno è lastricata di buone intenzioni; perciò è necessario che abbandoni il campo delle idee e che cominci a fare qualche cosa di concreto.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** La esecuzione della ferrovia Avezzano Roccasecca ha presentato per certo difficoltà molto maggiori di quelle che si erano prevedute; e importerà una spesa maggiore, per la quale conformemente alle dichiarazioni fatte ieri, io dovrò presentare al Parlamento nuove domande di fondi; giacchè, quand'anche fosse legale, non sarebbe conveniente che si contraggano impegni, che vi portino al di là della somma prevista autorizzata dal Parlamento, senza che il Parlamento stesso abbia accordato i mezzi necessari.

Questa linea di 76 o 77 chilometri, è divisa in sei o sette tronchi; dico sei o sette, perchè si è ancora incerti se convenga dividere in due l'ultimo tronco di Civita-Capistrello-Avezzano.

Ora di questa linea il primo tratto, per circa 10 chilometri, è in esercizio; due tratti di 20 chilometri sono in corso di esecuzione; un quarto tratto, di 12 chilometri e 800 metri da Sora a Balzorano, è in corso di consegna, e si stanno facendo gli studi esecutivi per i due o tre tronchi da Balzorano a Civita e da Civita a Capistrello ed Avezzano.

I lavori procedono abbastanza regolarmente; ma debbo lealmente fare una dichiarazione ed è: che, quando al Parlamento piaccia approvare il disegno di legge che gli è stato proposto e che porta il numero 153, col quale si autorizza la

modificazione degli stanziamenti per le linee comprese nella tabella A della legge del 1888, può darsi che gli stanziamenti annui anche della Roccasecca-Avezzano debbano essere modificati.

**Sardi.** Domando di parlare.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** In quel disegno di legge sta scritto, e non potrebbe essere diversamente, che per nessuna linea si andrà al di là del termine ultimo prescritto dalla legge del 1888; ma per una o per altra linea può avvenire che sia ritardato il compimento dei lavori.

La linea Roccasecca-Avezzano ha dei residui; i quali però non sono da confondere con quelli di cui si è parlato nei giorni passati, rispetto ad altre opere, come bonifiche, porti, opere idrauliche, ed altre simili; perchè i residui che riguardano le ferrovie, sono ben distinti in bilancio da tutti quelli che provengono dagli altri servizi del Ministero dei lavori pubblici.

Questi non sono residui attivi, ma residui passivi; giacchè le spese, quantunque sia sempre il Tesoro che dà i mezzi di farle, si possono imputare soltanto sui residui passivi, cioè su quella parte degli stanziamenti per opere e spese autorizzate per legge, che non si sono potuti consumare all'atto della chiusura di un esercizio.

L'onorevole Colajanni affermava che una delle ragioni per cui non si può compiere lo studio dei tronchi Balsorano-Civita, e Civita-Avezzano è l'insufficienza del personale; ed ha rimproverato a me di avere assottigliata la somma per il personale straordinario addetto al servizio delle strade ferrate.

Veramente io non mi aspettava questo rimprovero, perchè la principale difficoltà che ho incontrata presso la Giunta generale del bilancio, è stata quella di far passare l'aumento di lire 770,000, proprio per la spesa del personale, temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie.

Se non che, per quanto non vi sia deficienza di personale, gli studi non si possono fare dappertutto contemporaneamente. Se si volesse procedere così si farebbe opera inconsulta, anche in considerazione di ciò che avviene allo Stato, come a tutte le pubbliche amministrazioni; cioè, che quando si è assunto un ingegnere od altro impiegato in servizio, è assai difficile liberarsene, quando sia cessato il bisogno dell'opera sua.

Io credo che con la somma che ho disponibile potrò provvedere all'esecuzione degli studi, alla vigilanza, ed alla direzione dei lavori, distribuendo

dola con un discreto criterio; nè vorrei chiedere di più.

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

**Sardi.** Comincio dal prendere atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, che i residui rimasti negli stanziamenti per la linea Roccasecca-Avezzano non saranno punto distratti dal loro scopo.

Vengo alla seconda parte, cioè alla maggiore spesa che ha importato questa linea. Anche due anni fa abbiamo discusso quest'argomento quando era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Saracco; ma prego l'onorevole ministro Finali di tener presente che, con la legge del 1888 sulle costruzioni ferroviarie, furono stabiliti i nuovi fondi occorrenti per tutte le linee, compresa questa. Quindi avremmo diritto di ritenere, o almeno di sperare che eccedenze rilevanti di spese sugli ultimi stanziamenti fatti, non ce ne debbano essere.

Vengo al terzo punto.

Una frase dell'onorevole ministro Finali, lo dico francamente, mi ha messo proprio paura. Egli ha accennato che, con la nuova legge presentata testè alla Camera, si dà facoltà al ministro dei lavori pubblici di variare gli stanziamenti fatti con la legge del 1888. Onorevole ministro, per amor di Dio non pensi neppure a diminuire gli stanziamenti per la Avezzano-Roccasecca, perchè commetterebbe una vera ingiustizia! Questa linea, come abbiamo ricordato l'onorevole Colajanni ed io e come consente anche Lei, dovrebbe esser finita da molti anni. Invece la legge del 1888, per grazia, ci ha promesso che sarebbe ultimata per il 1894, e noi fin da ora temiamo che, stante il ritardo dei lavori, la linea non possa essere ultimata per quel tempo. Che se poi l'onorevole ministro volesse risecare anche sugli stanziamenti, allora rischieremmo davvero che questa linea non si ultimasse per tutto questo secolo.

L'ho detto e lo ripeto: sarebbe una vera ingiustizia, che del resto non temo dalla coscienza integra dell'onorevole Finali.

Un'ultima osservazione. Tanto io che l'onorevole Colajanni avevamo fatto calda raccomandazione all'onorevole ministro perchè procurasse di sollecitare gli studi definitivi e gli appalti dei lavori dell'ultimo tronco Capistrello-Avezzano. Forse gli sarà sfuggita questa domanda, epperò lo pregherei di darmi su questo punto una risposta.

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

**Colaianni.** Io devo dire una sola cosa. Noi abbiamo la legge che stabilisce che per il 1894 la Avezzano-Roccasecca deve essere aperta all'esercizio. L'onorevole ministro disponga dei fondi come vuole, e li spenda come crede e come crede li distribuisca, purchè la legge sia eseguita.

Io sono contento che l'onorevole ministro abbia dichiarato che la legge sarà eseguita e che nel 1894 ne sarà compiuta la costruzione.

In quanto poi al personale straordinario del quale ha parlato, debbo rispondere che le lire 4,800,000 che egli ha in bilancio non bastano, ed io posso assicurare l'onorevole ministro che su questa linea v'ha deficienza assoluta di personale, e che bisogna ritardare la consegna di un tronco già appaltato e gli studi dell'ultimo tronco, che è il più importante, appunto ed esclusivamente per la mancanza di personale.

Questo è quanto voleva osservare all'onorevole ministro e spero ch'egli vorrà provvedere.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Premetto, che veramente secondo la legge del 1888 lo stanziamento ultimo per l'Avezzano-Roccasecca è dato per l'esercizio 1894-95. Soggiungo poi all'onorevole Sardi che io non ignorava, che nella tabella annessa alla legge del 20 luglio 1888 furono elevati gli stanziamenti per ciascuna linea, in una misura che si credeva corrispondere alle esigenze della costruzione delle singole linee. Desidererei di poter partecipare alla sua fiducia, che quegli stanziamenti siano sufficienti; ma, purtroppo, la esperienza che ho fatto, mi toglie questa fiducia; ebbi già a dichiararlo ieri a proposito di una linea per la quale discorse l'onorevole Brunicardi, linea che è nella mia regione natale.

E quando diceva all'onorevole Sardi, che la ferrovia Roccasecca-Avezzano avrebbe importato una spesa maggiore della prevista, non mi riferivo soltanto alle prime previsioni, bensì a quelle che servirono di base alla legge del 1888.

Gli studi che si debbono fare per l'ultimo tronco o per gli ultimi tronchi, secondo che si vogliano i 23 chilometri tenere uniti o dividere, sono in corso; spero che si possano compiere fra non molto tempo.

Una delle cause però dei ritardi è il rinnovarsi continuo di istanze da parte di Comuni, perchè l'andamento di una linea sia spostato da una parte o dall'altra, o perchè sia cambiata l'ubicazione di una stazione. E ricordo questo, perchè, men-

tre l'onorevole Colaianni ha accennato ad altre cause che ritardano il compimento degli studi, non ha ricordato questa, che pure è una di quelle che ricorrono più frequentemente, e che creano un grande imbarazzo alla amministrazione. Queste domande che vengono da Comuni, non sarebbe cosa civile respingerle in modo assoluto; ma, bisogna esaminarle e sottoporle all'avviso dei corpi competenti, per poter deliberare.

Vi è, però, un genere di domande, che io respingo sempre; sono quelle di varianti, quando le opere sono in corso di esecuzione: poichè l'esaudire queste domande, sarebbe una cosa rovinosa non solo nell'aspetto tecnico, ma anche finanziario. (*Approvazioni*).

**Presidente.** Se non ci sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 269.

Capitolo 270. Linea Benevento-Avellino, lire 837,496.

Capitolo 271. Linea Taranto-Brindisi, 100,000 lire.

Capitolo 272. Linea Messina-Patti-Cerda, lire 394,137.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

**Di Sant'Onofrio.** Quando nel 1887 venne approvata la legge, che porta la data del 2 luglio di quell'anno e che inaugura il terzo periodo della nostra legislazione circa le costruzioni ferroviarie, legge con la quale si stanziavano fondi speciali ed un trattamento eccezionale per la direttissima Roma-Napoli, e si soddisfacevano finalmente tanto legittime aspirazioni, dando a quella linea il carattere d'una vera e propria ferrovia nazionale, io feci proposito di non mai più parlare su questo argomento.

Ma pur troppo molte volte il deputato propone, ed i ministri, o meglio gli appaltatori, dispongono. Questa linea così importante, che mette in comunicazione diretta Palermo e Messina, due delle principali città d'Italia con la capitale, che serve ai traffici di estesissimi territori, di popolazioni numerosissime, come sono quelle della Sicilia e delle Calabrie, purtroppo si trova ora in condizione d'inferiorità assoluta di fronte a linee molto meno importanti, e principalmente a quelle così dette *convenzionate* della legge del 1888.

Intorno alla Eboli-Reggio ha testè parlato con molta competenza il mio onorevole amico Cefaly; e perciò di essa non parlerò affatto, pur facendo mie le sue giustissime osservazioni.

Vengo alla Messina-Cerda.

Di questa un tronco, il più importante e dif-

ficile, di quasi 100 chilometri, il tronco Zappulla-Cefalù, non è stato neppure appaltato...

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Sono 67 chilometri.

**Di Sant'Onofrio.** Siano pure soli 67 chilometri; essi sono i più ardui della linea, perchè vi sono molte gallerie, ed opere d'arte difficilissime e importantissime.

Si sono fatti studi sopra studi. Questi sono finalmente ultimati; intanto la linea, malgrado le promesse formali e ripetute dell'onorevole ministro, non è ancora appaltata.

Ora io domando se sia possibile che questa linea venga compiuta nel 1892 come prescrive la legge e chiedo quando, una buona volta, si faranno le licitazioni.

Vengo ad un'altra parte: al tronco Zappulla-San Filippo, che è appaltato, e che deve aprirsi all'esercizio nel periodo di cinque anni meno due tronchi pei quali è fissato un termine minore.

Pel tratto da Patti a Zappulla, appena si sono incominciati i lavori. Quanto al tronco Barcellona-Patti, che si dovrebbe aprire nel novembre di quest'anno, secondo il contratto, e dove vi sono due gallerie importantissime, quelle del Tindari e di Mongiò, appena appena si sono cominciati ora i primi lavori nelle gallerie.

Io credo che nessuno potrà affermare che in questi quattro mesi esse si possano perforare.

Vengo al terzo tronco, quello San Filippo Barcellona, tronco che non presenta proprio alcuna difficoltà essendo in perfetta pianura, e che doveva essere aperto all'esercizio nei primi di aprile di quest'anno, mentre sembra che non lo sarà nemmeno alla fine dell'anno. E si che in quel tratto lavori importanti e difficili proprio non ve ne sono, all'infuori di quattro piccolissimi ponti di pochi metri. Dinanzi a questi risultati, noi non possiamo che rivolgerci al Governo perchè richiami una buona volta al dovere gli appaltatori che, com'io diceva poc'anzi, sono ormai divenuti i padroni nostri ed anche del Ministero; e continueranno ad esserlo se il Governo non si decide una buona volta ad adottare i provvedimenti che gli concede la legge.

Faccia loro pagare le multe, eseguisca le opere d'ufficio a loro spese, li dichiari decaduti, e quel ch'è più impedisca a chi non fa il proprio dovere di concorrere ad altri appalti. Con un esempio o due le cose cammineranno bene, e le popolazioni non si vedranno defraudate dei benefici cui hanno per legge diritto.

La Camera ultimamente, e lo ha ben ricordato ieri anche l'onorevole Maffi, ha approvato un

ordine del giorno proposto dalla Giunta generale del bilancio, che certo è fra la Commissioni più autorevoli nella Camera, col quale ordine del giorno faceva al Ministero, che, con sentite parole l'accettava, la raccomandazione di fare eseguire puntualmente e strettamente i contratti. Ora quando un'impresa che deve compiere un tronco ferroviario entro quattordici mesi vi impiega più di due anni, domando io se può dirsi che i contratti siano eseguiti! E si che ora abbiamo anche dato agli appaltatori il grandissimo vantaggio del nuovo titolo ferroviario negoziabile del quale non godevano quando fecero i contratti!

Per cui io, riepilogando le mie osservazioni, prego l'onorevole ministro di usare di tutta la sua energia presso questi signori appaltatori perchè rispettino i contratti e gli domando: 1° se e quando finalmente il Governo si deciderà ad appaltare il tronco Zappulla-Cefalù; 2° se e quando potranno essere aperti all'esercizio i tronchi già appaltati sulla Barcellona-Zappulla che sono importantissimi per la provincia di Messina.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferroni-Paladini.

**Ferroni-Paladini.** Io mi associo completamente alle osservazioni fatte dall'onorevole Di Sant'Onofrio, e aggiungo soltanto due parole, non per chiedere una nuova linea o nuovi stanziamenti in bilancio, ma per domandare all'onorevole ministro che non sia più a lungo ritardato alle popolazioni, che da tanto tempo lo aspettano, il beneficio dell'apertura all'esercizio del tratto di ferrovia da San Filippo a Milazzo; il quale è già compiuto, e potrebbe essere aperto all'esercizio nel mese venturo.

Vero è che, secondo la convenzione fatta con la società costruttrice, il tronco sarebbe da San Filippo a Barcellona e che il tratto sino a Milazzo misura quasi la metà; però non credo che possa esserci una ragione di ritardare l'apertura del tratto fino a Milazzo solo perchè la società costruttrice ha mancato all'obbligo di terminare la costruzione dell'intero tronco sino a Barcellona nel tempo stabilito dalla convenzione, cioè prima del mese di aprile di quest'anno.

Io credo che a questa apertura non si oppongano difficoltà nè tecniche, nè amministrative.

Non reputo possibile sorgano opposizioni da parte dell'impresa, la quale trovandosi in ritardo per la consegna dell'intero tronco, non può avere diritto di opporsi alla consegna di una parte.

Io quindi desidererei che l'onorevole ministro si compiacesse di ordinare che sia collaudato il tratto già compiuto, affinchè i voti di quelle po-

polazioni possano essere esauditi; molto più che l'apertura di quel tratto non interessa soltanto la popolazione di Milazzo, ma altresì quella di Messina la quale è legata con quella di Milazzo da relazioni di ogni maniera per la giustizia, per l'amministrazione e soprattutto per il commercio.

Con l'apertura del tratto sino a Milazzo verrebbe anche aperta la stazione di Archi la quale avvicinerrebbe di circa 5 chilometri a Messina le popolazioni di San Filippo, Santa Lucia, Barcellona e tutte le altre al di là sino a Santo Stefano e Mistretta.

Dovrebbe anche tenere in considerazione l'onorevole ministro che Milazzo, città industriosa e tranquilla, si è imposta sacrifici eccezionali per questa linea, assumendosi la costruzione della stazione, la quale è surta da più mesi ammirabile per ampiezza e decorazione.

Io quindi, tanto in nome mio che nel nome del mio collega onorevole Zuccaro, che me ne ha assolutamente pregato, chiedo all'onorevole ministro di dare ordine perchè quel tratto sia prontamente aperto all'esercizio, e confido che la mia modestissima preghiera non sia fatta invano.

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

**Florena.** Anch'io mi unisco alla raccomandazione dell'onorevole Di Sant'Onofrio, il quale si è rivolto all'onorevole ministro, perchè sia eseguito il contratto d'appalto del tronco ferroviario San Filippo-Zappulla. Mi unisco ancora all'onorevole Perroni-Paladini nella raccomandazione che ha fatta; perchè una volta che la Società si è trovata inadempiente allo impegno assunto, e non ha consegnato il tronco San Filippo-Barcellona all'esercizio nel mese dello scorso maggio, voglia per lo meno consentire la consegna del tronco San Filippo-Milazzo, del quale sono già completati i lavori.

Il detto tronco ferroviario è di vitale importanza, perchè giova al commercio della intera provincia di Messina, e di cui prodotti hanno sbocco nell'importante porto di seconda categoria di Milazzo.

Io intanto rivolgo calda e speciale raccomandazione all'onorevole ministro, non solo perchè tenga presenti le promesse del suo predecessore onorevole Saracco, ma perchè mantenga anche le sue esplicite e reiterate premesse fatte alla Camera in esecuzione della legge 20 luglio 1887; poichè se promettere e mantenere sono sinonimi per ogni gentiluomo, a maggior ragione debbono esserlo per un ministro.

Ed infatti, signori, l'articolo 4 della citata

legge del 1887, che fu detta legge di riparazione, stabiliva un trattamento, per così dire specialissimo per la costruzione della Eboli-Reggio, e della Cerda-Messina.

Con esso si dava obbligo perentorio al Governo di dar compite quelle linee in sei anni, vale a dire nel 1893. Io non intratterrò la Camera sull'importanza delle linee Eboli-Reggio, Messina-Cerda, basti solo dire che quando saranno aperte all'esercizio le dette linee, Palermo sarà equidistante a Roma di quanto lo è oggi Torino.

Il 2 dicembre 1887 l'onorevole Del Giudice reclamava dall'onorevole ministro Saracco, l'esecuzione della legge medesima; e l'onorevole Saracco rispondeva, che per lui era un debito di onore, di affrettare l'esecuzione di quelle linee; ed assicurava che nel successivo gennaio si sarebbe proceduto all'appalto della Eboli Reggio e della Cerda-Messina.

Infatti l'onorevole Saracco mantenne la sua promessa e nel 23 gennaio 1887 fu appaltato il primo tronco San Filippo-Zappulla della Cerda-Messina. Dichiarava successivamente alla Camera che, a cagione di certe osservazioni apportate dal Consiglio di Stato al capitolato, si doveva ritardare per poco tempo l'appalto del 2º tronco Zappulla-Cefalù di chilometri 67. Scorso un anno, senza che quell'appalto fosse bandito, si ebbe una interrogazione dell'onorevole Di Sant'Onofrio il 24 marzo 1888; e l'onorevole Saracco dichiarava che quella linea si sarebbe sollecitamente appaltata. Ma anche questa promessa non fu mantenuta.

L'onorevole Finali poi nella seduta del 25 maggio 1889 dichiarava formalmente alla Camera che ormai gli studi erano completi ed erano stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella seduta del dì 11 maggio 1889, che non ci voleva che un mese per i lavori di revisione, che egli aveva già disposto fossero fatti con la maggiore sollecitudine dall'ufficio centrale del Ministero. Ma non solo è scorso un mese, ma oltre un anno ed ancora il tronco Cefalù-Zappulla non è appaltato; di guisa che di promessa in promessa sono scorsi quattro anni ed ancora non si è proceduto all'appalto. Che più!? Nella seduta del 15 marzo 1890 l'onorevole Finali partecipava alla Camera che era lieto, lietissimo perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato avevano approvato il progetto ed i capitolati; che i detti Consigli non trovavano più nessuna difficoltà, che non c'era più niente da rivedere o correggere e che quindi si sarebbe proceduto all'appalto. Siamo al 12 giugno; e, non ostante tutte queste promesse che si ri-

petono di anno in anno formali, assolute, quell'appalto ancora non si è fatto.

Ora io, anche a nome del mio amico Palizzolo, che per ragioni urgenti ha dovuto assentarsi dalla Camera, raccomando all'onorevole ministro e lo prego caldamente di tranquillare le pazienti popolazioni delle due provincie di Messina e Palermo. Di promesse ne hanno avute abbastanza ed ora hanno il diritto di reclamare che alle promesse seguano fatti concreti e positivi e che sia eseguita la legge del 1887.

Si ricordi quello che ho detto incominciando, che, cioè, promettere e mantenere sono sinonimi, per un ministro gentiluomo quale Ella è, molto più quando la legge glielo dà strettissimo obbligo.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Florena ha sostenuto con maggiore calore dell'onorevole Di Sant'Onofrio. (*Oh! oh! — Nariti!*) la questione relativa al ritardo degli appalti della linea Zappulla-Cefalù. Ma, per fare così aspro rimprovero al ministro dei lavori pubblici, egli ha dovuto dimenticare una nuova causa, che è intervenuta a ritardare la esecuzione e l'adempimento delle promesse, da me ripetutamente fatte alla Camera.

Questa causa nuova dipende dal nuovo titolo ferroviario, che si è creato, e che si deve sostituire ai certificati provvisori, stabiliti dalla legge del 1887; la legge nuova obbliga a porre nei nuovi contratti la condizione che il pagamento sarà fatto col nuovo titolo; bisognava quindi attendere il regolamento che disciplinasse quella legge, affinchè gli appaltatori sapessero in quale condizione si sarebbero trovati.

Aspetto quindi la pubblicazione di questo regolamento, per bandire gli appalti; e credo che in luglio potrà esser dato l'appalto, e che in settembre si potrà fare la consegna della linea.

L'onorevole Di Sant'Onofrio nel suo discorso ha trattato due argomenti, uno riguardante gli appalti, l'altro riguardante le costruzioni.

In quanto agli appalti la risposta da me data all'onorevole Florena, vale anche per l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Egli si è poi lagnato dei ritardi nella costruzione. È vero; dei ritardi vi sono stati e le cause ne sono diverse. V'è stata una difficoltà per avere il materiale d'armamento; v'è stata una serie di contestazioni coi proprietari dei terreni, coi quali l'impresa non riusciva mai a stabilire il corrispet-

tivo per l'occupazione provvisoria, onde si è dovuto ricorrere all'autorità dei tribunali. E v'è stata anche un'altra questione non ignota all'onorevole Di Sant'Onofrio, che riguarda la contesa intorno all'ubicazione di una stazione, quella di Barcellona.

Quanto al tronco San Filippo-Barcellona, riconosco che doveva essere compiuto nel 30 marzo di quest'anno. Per le ragioni che ho accennato, il termine si era prorogato al 30 luglio, ma io credo che anche questo termine poco probabilmente sarà rispettato; ritengo però che al 30 settembre la linea sarà aperta all'esercizio.

La linea Barcellona-Patti dovrebbe essere aperta al 30 novembre; ma può avvenire che in conseguenza del ritardo dell'altro tronco, San Filippo-Barcellona, anch'essa debba subire un ritardo.

In quanto al tratto Patti Zappulla non ho alcuna ragione di dubitare, che non siano osservati i termini, e che la costruzione possa essere compiuta al 30 novembre 1893.

L'onorevole Perroni Paladini mi ha domandato: se dovrete ritardare l'apertura dell'esercizio della linea San Filippo-Barcellona, perchè frattante non potreste almeno aprire all'esercizio il tratto San Filippo-Milazzo? Io non posso fare una promessa formale, ma dichiaro che terrò conto della sua preghiera e della sua domanda; e, se sarà possibile scindere in due il tronco San Filippo-Barcellona, ed aprire all'esercizio il tratto San Filippo-Milazzo prima del Milazzo-Barcellona, sarò molto contento di poter soddisfare questo suo desiderio, che comprendo benissimo sia espressione di quello delle popolazioni di quella parte dell'isola.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

**Di Sant'Onofrio.** Io ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatto, le quali però mi soddisfano solo sino ad un certo punto.

L'onorevole ministro mi ha detto che *spera* di potere appaltare nel luglio il tronco Cefalù-Zappulla e ciò per i ritardi frapposti dal Consiglio di Stato per l'approvazione del regolamento relativo ai titoli ferroviari; ma io gli devo fare osservare che è tempo che questo benedetto regolamento si faccia una buona volta. È da tre mesi che esso è davanti al Consiglio di Stato: onorevole ministro, solleciti l'approvazione di questo regolamento, e non faccia che le leggi votate dal Parlamento dipendano da un regolamento. Altrimenti si arriverebbe al punto che il Consiglio di Stato potrebbe lasciare indeterminatamente sospese le leggi votate dal Parlamento.



Io quindi spero che il: *credo* dell'onorevole ministro si cambierà in: *voglio* e che egli appalterà nel luglio e consegnerà in settembre questo tronco. La linea non sarà aperta quando doveva esserlo, ma per parte mia mi contenterò se veramente in luglio sarà finalmente appaltato questo secondo tronco.

Quanto poi ai lavori in corso, devo fare osservare all'onorevole ministro che le difficoltà alle quali egli accenna sono state piuttosto un pretesto dell'impresa anzichè una vera ragione di ritardo.

I proprietari si sono tutti prestati, e nel modo più lodevole, per consegnare i terreni. Si sono verificate delle cose così gravi che non credo doverle dire alla Camera; se l'onorevole ministro vorrà, glie le potrò narrare privatamente e allora vedrà che i signori ricevitori del registro non farebbero male di essere più scrupolosi colle grandi Società d'appalto anzichè coi poveri contribuenti. E non dico altro.

Quanto poi alla questione della stazione di Barcellona, l'impresa l'ha sollevata, creando antagonismi ed attriti in un paese tranquillo e civile, per i suoi *anni* reconditi, per avere cioè un pretesto onde legittimare i ritardi che ora lamentiamo. Nessun progetto di variante ha presentato, come ne avrebbe avuto obbligo, l'impresa; ed il voler attribuire quindi il ritardo nella esecuzione del contratto ad una-circostanza che non è mai passata nell'ordine dei fatti, non si può ammettere.

La questione dello spostamento della stazione dunque non ha esercitato nè potuto esercitare alcuna influenza perchè, ripeto, l'impresa non ha mai presentato alcun progetto di variante.

Ad ogni modo io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e spero che nei termini da lui indicati, la linea sarà finalmente aperta all'esercizio.

**Presidente.** L'onorevole Perroni-Paladini ha facoltà di parlare.

**Perroni-Paladini.** Io ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone intenzioni, però gli faccio considerare che è un pio desiderio che abbiamo tutti che la linea fino a Barcellona possa essere aperta per il 30 settembre.

L'onorevole di Sant'Onofrio ha mostrato di dubitare che si possa aprire per la fine di quest'anno.

Badi l'onorevole ministro che assume, anche egli, una certa responsabilità affermando che la linea possa essere aperta per il 30 settembre, e se non si aprirà, avremo due danni: da un canto

la linea fino a Barcellona non sarà aperta, e dall'altro non avremo il beneficio dell'apertura del tronco San Filippo-Milazzo.

L'onorevole ministro dovrebbe cominciare sin d'ora ad obbligare le Società costruttrici a fare la consegna di tratto in tratto, perchè ne riconoscerà la necessità per tutti gli altri tronchi, fino a Palermo. Difatti nel quarto tronco, quello da Barcellona a Patti, sarà necessario di fare ancora la consegna parziale, perchè fino ad Olivieri è tutta strada piana e può esser terminata anche per la fine di quest'anno, o tutt'al più verso il febbraio dell'anno venturo.

Ma in quanto al traforo, ci vogliono almeno due anni. Ora se si vorrà fare la consegna dell'intero tronco bisognerà aspettare ancora 2 anni. Se si faranno invece le consegne parziali, si potrà almeno godere del beneficio della ferrovia, fino ad Olivieri, cioè, per circa 80 chilometri da Messina, fra sei od otto mesi.

Prego l'onorevole ministro di prendere a cuore questa mia preghiera, e voglio augurarmi che il voto di quelle popolazioni possa essere esaudito.

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

**Florena.** L'onorevole Finali sa che la mia stima e la mia fiducia per lui sono antiche, perchè io ho avuto la fortuna di conoscerlo e di apprezzarlo nei primi anni della mia vita parlamentare, cioè sin dal 1870.

Io a malincuore non prendo atto per ora delle sue dichiarazioni poichè non vorrei che, anche per la terza volta, egli mancasse all'impegno assunto, come ebbe pure a mancarvi l'onorevole Saracco suo predecessore.

Mi riservo quindi di ringraziarlo quando vedrò che nel prossimo mese il tronco Cefalù-Zappulla sarà appaltato e che al 30 settembre si farà la consegna all'impresa o di chiedergli stretto conto innanzi alla Camera.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Dichiaro all'onorevole Perroni-Paladini che se non si avvererà l'apertura della linea al 30 settembre, il primo deluso, il primo ingannato sarò io.

In quanto ai ricevitori del registro dei quali ha parlato l'onorevole Di Sant'Onofrio, io non so veramente a che cosa abbia voluto alludere.

**Di Sant'Onofrio.** Che facciano pagare.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Se vi sono irregolarità, potrà l'onorevole Di Sant'Onofrio, farne partecipe il ministro delle finanze, il quale di certo provvederà.



Ma poichè in questo momento sono solo su questo banco a rappresentare il Governo, mi permetta l'onorevole Di Sant'Onofrio di respingere le censure che egli ha indirizzate al primo Corpo amministrativo dello Stato.

Egli ha censurato con parole acri il Consiglio di Stato; e credo che verrei meno al mio dovere se non respingessi le sue censure. Se il Consiglio di Stato ritarda l'esame di quel regolamento, non è certo, si può affermare con sicurezza, non è certo per creare imbarazzi al Governo; ma solo per accertarsi che il regolamento sia conforme ai principî della legge, e sodisfaccia ai fini che il Parlamento si propose nell'approvarla.

Del resto nelle osservazioni dell'onorevole Di Sant'Onofrio, per quanto ingiuste, è implicita la ammissione della verità di ciò che io ho affermato; vale a dire che non si poteva fare l'appalto della Zappulla-Cefalù, prima che fosse approvato il regolamento.

**Presidente.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha certissimamente interpretato male l'intenzione dell'onorevole Di Sant'Onofrio.

Le parole da lui proferite non suonavano alcuna censura al Consiglio di Stato; soltanto egli esprimeva delle lagnanze.

**Di Sant'Onofrio.** Signor presidente, mi permette una parola per fatto personale?

**Presidente.** Parli pure.

**Di Sant'Onofrio.** L'onorevole ministro mi ha attribuita una intenzione che io non aveva affatto, e l'onorevole presidente, con la sua cortesia, ha però in certo modo messo le cose a posto.

L'onorevole ministro ha detto che non poteva dare l'appalto perchè quest'appalto dipendeva dall'approvazione, per parte del Consiglio di Stato, di un regolamento. Quindi la censura a questo eminente corpo naturalmente non la faceva io, ma piuttosto l'onorevole ministro, il quale, in fin dei conti, diceva: se ci sono ritardi, non sono imputabili a me, ma al Consiglio di Stato.

Io quindi eccitava l'onorevole ministro a sollecitare quest'ultimo ad approvare prontamente il regolamento, valendosi delle facoltà che gli dà la legge, poichè i regolamenti, provvedendo all'esecuzione della legge, devono essere approvati con la massima sollecitudine, tanto più quando riguardano interessi così gravi come quelli che sono affidati al Ministero dei lavori pubblici.

Non credo quindi di avere in alcuna guisa mancato di rispetto al Consiglio di Stato, di cui per il primo riconosco la grande e salutare auto-

rità, ed i molti titoli di benemeranza che ha verso il paese.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Sono ben lieto che l'onorevolissimo presidente abbia escluso che le parole dell'onorevole Di Sant'Onofrio succedessero censura al Consiglio di Stato; perchè quest'alto Consesso è degno della stima e del rispetto di tutti.

Ma la conclusione della replica dell'onorevole Di Sant'Onofrio, quando non fosse stata precluduta dalla dichiarazione dell'onorevole presidente, mi avrebbe indotto a ripetere le dichiarazioni prima fatte, perchè ha detto che il Governo doveva spingere il Consiglio di Stato a fare il suo dovere.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 272 con lo stanziamento di lire 394,137.

Capitolo 273. Linea Siracusa-Licata lire 148,339.

Capitolo 274. Linea Aulla-Lucca, lire 6,000,000.

Capitolo 275. Linea Gaiano-Borgo San Donnino, lire 1,250,000,

Capitolo 276. Linea Parma-Brescia-Iseo, lire 3,000,000.

Capitolo 277. Linea Bologna-Verona, 5,500,000 lire.

Capitolo 278. Linea Ferrara-Rimini, 570,873 lire.

Capitolo 279. Linea Caianello-Isernia, 2,500,000 lire.

L'onorevole Sardi ha facoltà di parlare.

**Sardi.** Domando all'onorevole ministro quando sarà aperto all'esercizio l'ultimo tronco della linea Caianello-Isernia.

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

**Fazio.** L'onorevole Falconi, l'onorevole Cardarelli ed io avevamo interesse di fare all'onorevole ministro, la stessa preghiera nella quale ci ha preceduti l'onorevole Sardi.

Siccome la strada è già appaltata e si sta costruendo, ci uniamo a lui nel raccomandarne all'onorevole Finali la sollecita costruzione.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Di questa ferrovia Caianello-Isernia, che misura la lunghezza di quarantacinque chilometri, più di tre quinti sono in esercizio; e l'ultimo tronco, da Rocca-cavendola a Isernia, lungo diciassette chilometri, è in corso di costruzione. I lavori procedono regolarmente, e il termine stabilito per la ultima-

zione loro scade nel gennaio 1893. Io spero, e il Governo in ogni modo userà tutta la vigilanza, affinchè questo termine, che è ancora abbastanza lontano, non trascorra, senza che l'ultimo tronco di questa linea sia compiuto.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni resta approvato il capitolo 279 con lo stanziamento di lire 2,500,000.

Capitolo 280. Linea Salerno-San Severino, lire 2,470,000.

Capitolo 281. Linea Ceva-Ormea, lire 662,640.

Capitolo 282. Linea Macerata-Civitanova, lire 71,458.

Capitolo 283. Linea Borgo San Donnino-Cremona, lire 292,093. 32.

Capitolo 284. Linea Sant'Arcangelo Urbino-Fabiano, lire 6,000,000.

Capitolo 285. Somma a calcolo per differenze di liquidazione e per transazione di vertenze, lire 18,000,000.

Capitolo 286. Ampliamento delle stazioni: di Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, S. Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea, lire 2,000,000.

Io credo che in questo capitolo possano trovare posto le osservazioni di coloro che sono iscritti per parlare relativamente a lavori nelle stazioni, poichè il capitolo 290 comprende, come allegati, gli antichi capitoli 326 e 327.

L'onorevole Bianchi, primo iscritto, ha perciò facoltà di parlare.

**Bianchi.** A nome anche dell'onorevole Gallotti, che aveva preso impegno di parlare dello stesso argomento ma ha dovuto assentarsi da Roma e mi ha incaricato di sostituirlo, io devo rivolgere brevi parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per raccomandargli il sollecito ampliamento delle stazioni di Usmate e Seregno, e particolarmente di quella di Seregno.

Premetto che questa raccomandazione non la faccio nell'interesse della località nella quale ha sede questa stazione: e tale dichiarazione io faccio non perchè l'industriosa borgata di Seregno non meriti di esser qui difesa nei suoi interessi, ma perchè quando mai tal difesa occorresse non oserò assumerla io, vedendo qui presente l'onorevole Sola, valoroso rappresentate del collegio elettorale a cui appartiene Seregno, il quale potrebbe con maggiore efficacia e conoscenza di cose incaricarsene,

Ma l'ampliamento della stazione di Seregno si connette a un interesse assai più vasto. Questa stazione si trova ancora nelle identiche condizioni nelle quali era quando fu costruita la linea Milano-Como, che è una delle prime ferrovie costruite nel nostro regno.

È facile spiegarsi quindi come il suo impianto, improntato alle idee modeste di quell'epoca remota, non si dimostri oggi atto a soddisfare le esigenze di un grande traffico.

Indipendentemente però dalle necessità imposte dal cresciuto movimento, circostanze del tutto nuove sono intervenute a mutare sostanzialmente la condizione della stazione di Seregno. Con la legge del 1879 fu decisa la costruzione della linea Ponte-San Pietro-Seregno, destinata ad immettere il movimento di tutto il Veneto e di parte della Lombardia, in direzione del Gottardo, nella stazione di Seregno e di là a Como e a Chiasso. Nel 1883 poi fu concessa all'industria privata la costruzione di una linea che da Novara, per Busto e Saronno, arriva a Seregno e completa una specie di linea parallela alla grande ferrovia Venezia-Torino, che da Brescia porta a Novara, per Seregno, Saronno e Busto Arsizio.

Le dette linee sono da qualche tempo aperte all'esercizio, e la piccola stazione di Seregno è ora diventata centro di un importante quadri-ferroviario, e mentre rimane sempre esercitata dalla Società Mediterranea, è testa di linea di due ferrovie una privata e l'altra in servizio della Società Adriatica ed è il punto d'incontro del movimento che, da Milano da una parte e dalle provincie di Bergamo, di Brescia e del Veneto dall'altra, viene convogliato verso il Gottardo.

È evidente che mutate così radicalmente le circostanze, la stazione di Seregno, se non viene trasformata con nuove opere, non è più in grado di rispondere alle esigenze più imperiose del servizio.

Di ciò è prova il fatto che quantunque, come si è detto, la linea Ponte San Pietro-Seregno sia già aperta all'esercizio, sul tronco Usmate-Seregno non si è potuto attivare il servizio merci a piccola velocità, nè potrà esserlo finchè non si provveda all'ampliamento delle stazioni.

Tale lacuna nel servizio è doppiamente deplorabile. Essa, infatti, elude completamente l'obiettivo che si proponeva di raggiungere il Parlamento, quando deliberò la costruzione della linea Bergamo-Ponte San Pietro-Seregno. Lo scopo, come ho già accennato, di quella costruzione era di assicurare a tutta la regione veneta nonchè alle provincie di Brescia e di Bergamo un accesso quan-

t'era possibile breve e diretto alla linea del Gottardo. Ora, se il servizio a piccola velocità, pel tronco Usmate-Seregno, non si può fare, evidentemente lo scopo non è raggiunto, inquantochè si sa benissimo che il Gottardo attira assai più il traffico delle merci che non il movimento dei passeggeri.

D'altra parte poi mi sembra che quella lacuna danneggi ingiustamente la società della ferrovia Novara-Seregno verso la quale il Governo ha contratto un obbligo morale. Infatti i concessionari non avevano domandato la concessione, che per una linea Novara Saronno, limitandosi ad una prelazione per un eventuale prolungamento da Saronno a Seregno. Fu il Governo che impose, per condizione, il prolungamento immediato fino a Seregno. Il ministro dei lavori pubblici di allora è presente; egli mi potrebbe smentire, se dicessi una cosa non esatta.

Ora la società si rassegnò a quell'onere e lo osservò, come rispettò tutti gli altri obblighi non lievi che le furono imposti. Ma se la scrupolosa osservanza degl'impegni contratti torna a lode della società Novara-Seregno, come non si potrebbe non biasimare il Governo quando, rendendo impossibile un comodo allacciamento Seregno e la continuazione regolare e completa del servizio in direzione di Bergamo, viene in certo modo a far mancare alla società quel legittimo obbiettivo che pur fu fatto valere per indurla ad accrescere gli obblighi suoi?

E mi pare che sarebbe il caso di avere speciali riguardi, anzichè di avversare l'accennata società. Rare volte lo Stato ha potuto firmare un contratto più vantaggioso di quello che fu stipulato coll'atto di concessione della linea Novara-Seregno. Con quel contratto fu assicurata la costruzione in ottime condizioni di esercizio di una ferrovia di 55 chilometri che era calorosamente raccomandata, per considerazioni d'interesse militare, dallo stato maggiore dell'esercito: e per tutta quest'opera lo Stato non si è obbligato a corrispondere che mille lire all'anno per chilometro per trentacinque anni e poi soli primi 11 chilometri.

Auguro all'onorevole ministro di poter di frequente accordare concessioni a questi patti e con un simile metodo, perchè allora la rete italiana sarebbe di molto ampliata con profitto anzichè con sacrifici dell'erario.

Per le considerazioni esposte, spero che l'onorevole ministro troverà ragionevole la nostra raccomandazione, e vorrà darci una risposta confortante.

**Presidente.** L'onorevole Sola intende parlare sullo stesso argomento?

**Sola.** Sì

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Sola.** Io debbo anzitutto ringraziare l'onorevole Bianchi di avermi prevenuto, e di essersi occupato di cosa che concerne il mio collegio. Ecco la ricompensa di quanto ieri io feci per altri: oggi egli si è occupato del mio: si vede che vi è una provvidenza! (*Si ride*). E poichè mi trovo a parlare, aggiungerò una raccomandazione, dichiarando intanto che sottoscrivo a tutto ciò che ha detto l'onorevole Bianchi nel suo preciso e chiaro discorso.

La raccomandazione molto breve, che anche a nome dell'onorevole Taverna, e degli altri miei colleghi del collegio, vorrei fare a proposito di Seregno, è questa.

Ignoro se l'attuale progetto per l'ingrandimento di quella stazione sia lo stesso che fu presentato un paio d'anni fa. Secondo quel progetto, la stazione passeggeri dovrebbe essere trasportata più a settentrione, dinanzi ad una parte del borgo attualmente priva di convenienti arterie di accesso.

Bisognerebbe perciò che il comune di Seregno facesse costruire una nuova strada per mettere in comunicazione diretta il borgo con la stazione: e da ciò espropriazioni e spese e tutto un rinnovamento edilizio che sarebbe certamente anche molto oneroso. Io perciò vorrei pregare l'onorevole ministro di fare in modo che nel nuovo progetto si lasciasse la stazione passeggeri dove è, il che rappresenterebbe sempre un'economia: o almeno, se una nuova stazione dovesse farsi, la si facesse sull'area di quella che c'è ora, ossia allo sbocco dell'attuale comodissimo viale d'accesso. Ho voluto esprimere questo desiderio perchè so che, a proposito della ubicazione della nuova stazione, il comune di Seregno si era con ragione preoccupato: temeva da un lato di dovere incontrare molte spese, e dall'altro che il nuovo assetto ferroviario in quel punto, che è uno dei più importanti della Lombardia, non dovesse esser fatto in condizioni tali da poter servire al grandissimo traffico che si riversa in quella stazione.

Ora io raccomando al ministro di curare che la stazione nuova, destinata a portare un vantaggio, non abbia a recare in ultimo degli inutili oneri al Comune.

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

**Moneta.** Aspettavo la palla al balzo, soltanto per dire poche platoniche parole; e per ricordare al-

l'onorevole ministro la mia vecchia interrogazione sulla necessità di una *tettoia* alla stazione di Mantova; interrogazione risolta all'ultimo momento, prima di prendere le vacanze pasquali, quando io scesi nell'emiciclo a manifestargli il desiderio mio o dei mantovani di avere una risposta chiara, decisa.

Nello stesso tempo pregavo l'onorevole ministro di accettare l'apposito mio discorso, fatto a tavolino, ch'io non intendo risuscitare oggi, e per il quale la Camera certamente non vorrà credersi defraudata, nè tenere il lutto.

L'onorevole Finali gentilmente mi osservava ch'era difetto di quattrini se egli ancora non poteva spendere una somma a favore della stazione di Mantova; che tuttavia qualche cosa si sarebbe combinato dopo le feste. Ed io partivo, fidente così nella buona volontà dell'onorevole ministro, senza prevedere che la mia interrogazione sarebbe rimasta nell'ordine del giorno, e che più tardi, per ripetuta assenza dell'oratore, doveva naturalmente venire soppressa.

L'onorevole ministro sa meglio di me che la mancanza della *tettoia* in una stazione tanto importante, produce inconvenienti incompatibili, di danno al commercio, alla Amministrazione stessa, al personale di servizio.

Il servizio in una stazione ferroviaria senza *tettoia*, è forzatamente relativo al disagio del personale. La forza di volontà nell'uomo non sempre sopperisce a quella fisica; quindi dal capo stazione all'ultimo dei facchini, ciascuno per la fatica della propria mansione, tutti sentono la mancanza di una *tettoia*.

E quando l'onorevole ministro ricordi che fanno capo alla stazione di Mantova le quattro linee: Verona, Modena, Cremona, Legnago, comprenderà che l'importanza della stazione medesima è indiscutibile.

Fino dal 1860 quando ancora erano in vista embrionale, come compimento del servizio ferroviario settentrionale d'Italia, le diverse strade trasversali al quadrilatero, pareva che col raggiungere della stazione di Mantova, si dovesse realizzare non soltanto il più grande ideale d'un popolo, nella libertà, ma pure una delle più forti risorse commerciali ed agricole, a cui l'unità delle forze conduce.

Invece, al pari della libertà politica, anche la ferroviaria che accumuna favelle, cuori e lavoro, si è presentata all'Italia quale vagheggiato idillio di cui gli entusiasmi più belli e le ebbrezze, non durano oltre la luna di miele.

Effetto d'inerzia o d'abbandono che succede

ad ogni lotta, ad ogni gioia, ad ogni sogno delizioso; effetto che si spiega nei periodi psicologici degli individui, quanto delle nazioni.

Ma l'attività, moto infrenabile nel pensiero, nella natura dell'uomo, è favilla del dovere che mai si spegne, che sbalza e seconda gran fiamma; è fiamma che scuote l'inerzia dello sconforto e muove a vita nuova uomini e nazioni, come agita ora la modesta speranza dei mantovani, per l'ampliamento della stazione e per la costruzione della *tettoia*.

Quando il fischio della vaporiera avverte l'arrivo attorno a quei laghi, fra quelle mura, fra quelle strette dell'antica fortezza, il passeggero guarda con stupore misto a disgusto la meschina stazione mancante perfino di una *tettoia*.

Eppure Mantova è una delle città più care all'Italia! Ed è seccante talvolta dovervi scendere così male accolti, sotto acquazzoni torrenziali, sotto improvvise grandinate, o scivolare sul gelo della neve, e imbrattarsi nelle pozzanghere.

Queste ed altre sono le ragioni della *tettoia*.

Per l'ampliamento, poi, non ho che a ricordare le ragioni già esposte direttamente all'onorevole ministro, dall'onorevole senatore Di Bagno, dal sindaco e dalla Deputazione provinciale di Mantova.

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

**Zainy.** Dirò brevissime parole. L'anno scorso in occasione di questo bilancio io Le feci, onorevole Finali, tre preghiere.

Le raccomandai l'allacciamento delle due stazioni di Napoli, è cioè la stazione della ferrovia Cumana con la cosiddetta Stazione Centrale; Le raccomandai il miglioramento della stazione di Torre Annunziata Città; e Le raccomandai infine, per non uscire dal tema degli allacciamenti, quello della penisola Sorrentina alla ferrovia Napoli Castellammare.

Nulla aggiungo riguardo alla prima preghiera, perchè le risposte date all'onorevole mio amico De Zerbi, sullo stesso argomento, sono soddisfacenti; quindi anche da parte mia La ringrazio e mi auguro che le due stazioni sieno presto riunite, essendo quell'allacciamento di utilità incontestabile come quello che renderà la ferrovia Cumana proficua al commercio dell'intero circondario di Pozzuoli ed attiverà maggiormente il traffico sulle reti ferroviarie che concorrono in Napoli.

Quanto alla stazione di Torre Annunziata-Città l'onorevole ministro convenne l'anno scorso sulla necessità di sistemarla, e promise che ciò si sarebbe fatto appena appianate talune vertenze

sullo addebitamento della spesa. E sono persuaso che se per un anno intero nulla si è fatto, debba la causa cercarsi altrove e non nella volontà del ministro.

Questa questione del miglioramento e sistemazione della stazione Torre Annunziata-Città è importante, perchè Torre Annunziata è una città industriale e commerciale; e per la sua vicinanza a Napoli e Castellammare tutti i giorni negozianti e rappresentanti di case commerciali vi affluiscono per i loro affari; sicchè il prodotto passeggeri della stazione Città è di lire 147,563 mentre quello della stazione Centrale è appena di lire 35,950 ed il prodotto complessivo viaggiatori e merci della stazione Città è annualmente di lire 298,000 mentre quello della stazione Centrale con annesso scalo-marittimo è di lire 202,000.

Intanto lo stato di deperimento della stazione Torre Annunziata-Città si è reso già da un anno tale da rendere necessario un pronto provvedimento.

Quanto alla ferrovia Sorrentina, l'onorevole ministro mi promise infine che avrebbe volentieri accettato un'offerta di concessione in base alla legge del 1888.

A questo scopo appunto l'onorevole mio amico e collega di collegio Sorrentino, a nome di un consorzio di cui è presidente presentò diversi mesi or sono un progetto ed una domanda di concessione: cosicchè oggi, onorevole Finali, non si aspetta che l'opera sua per vedere esaudito il desiderio di quella popolazione la quale da circa 50 anni attende che quella ferrovia che fu la prima ferrovia in Italia da Napoli a Castellammare sia prolungata di pochi chilometri fino a quella contrada dove la natura ha profuso tutte le sue carezze.

Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà favorirmi qualche parola di conforto ed assicurazione per la città di Torre Annunziata e per la penisola Sorrentina.

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

**Balsamo.** Dopo esaurita la musa dei precedenti oratori, i quali hanno patrocinato gli interessi di lunghe linee e di fastose stazioni, quale speranza posso io avere che l'onorevole Finali mi usi benevolenza per una umile stazione, per la stazione di Carovigno, perduta tra foreste di oliveti e di vigneti?

Ma, incoraggiato dalla sua equanimità, e persuaso degli imperiosi bisogni di quelle popolazioni laboriose, io mi permetto di richiamare alla sua memoria l'istanza fatta dal municipio di Caro-

vigno, affinchè quella stazione fosse fornita di un magazzino per ripararvi le merci, e soprattutto i vini, i quali sono esposti alle piogge ed al sole con pericolo di alterazioni.

Se ieri l'onorevole mio amico e collega D'Ayala per interessare il ministro, richiamò la poesia di Leonida contemporaneo di Pirro, ispirata dall'onda cerula e trasparente di Taranto e dal sorriso di morbide beltà, io mi permetto rammentare una severa sentenza di Plinio.

Plinio diceva: *tota est in minimis natura*: la natura è intera e completa nei piccoli organismi.

Quello che Plinio asseverava degli organismi fisici piccoli, è oltremodo vero per gli organismi morali e per le civili convivenze. Non perchè un'oscura borgata, un umile villaggio sieno mansueti, dimessi, rassegnati ad una vita di privazioni e di sofferenze, devono essere trascurati dal Governo.

Cotesti alveari di lavoranti campestri hanno i medesimi diritti delle grandi città e delle grandi agglomerazioni, ed hanno anzi un diritto maggiore ai riguardi dello Stato, perchè orbatì dei conforti della civiltà, godendo meno delle voluttà artificiali, devono avere più completa la soddisfazione dei loro bisogni quotidiani.

Io quindi prego l'onorevole ministro di distaccare qualche atomo dalla vena aurifera dei residui, per provvedere presto agli interessi di quelle popolazioni rurali. L'attuale crisi economica che non accenna ancora a cessare, potrà solamente essere mitigata dal facile smercio delle derrate e dei prodotti agricoli, di cui Carovigno non è l'ultimo emporio della provincia di Lecce. Una delle principali condizioni che assicura l'efflusso dei prodotti è la integrità e serbevolezza dei prodotti medesimi. I vini specialmente esigono tutte quelle cautele che li preservino da alterazioni, le quali dai consumatori potrebbero essere imputate a frode. Ecco, onorevole ministro, la necessità di dotare la stazione di Carovigno di un ricovero che tuteli tutti i prodotti agricoli che vi si depositano dall'inclemenza e dalle ingiurie delle stagioni. Ed Ella, onorevole ministro, sarà superbo di cooperare alla prosperità di quel patriottico e generoso paese, eliminando le cause perturbatrici del suo traffico onesto e quotidiano.

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

**Cavaliere.** Non farò voli pindarici, e sarò breve.

È stato detto che il bilancio dei lavori pubblici si può raffigurare quasi ad un campo di battaglia dove tutti i cavalieri scendono con pari ardimento. Ma a me non è data la facoltà di

cimentarmivi, poichè i ministri Finali e Giolitti hanno, d'accordo colla Commissione, soppresso l'articolo 327. Appunto per questo, come ha preavvisato l'onorevole presidente, ho chiesto di parlare all'articolo 286 che vi ha attinenza, per domandare *in piede di pace* alcune assicurazioni.

Il fondo di un milione che era già destinato alle stazioni di Ferrara, Rimini, Ravenna, Mestre, Treviso, Brindisi, Messina, ecc., fu eliminato: 1° perchè non è imposto da nessuna legge; 2° in difetto di notizie esatte intorno all'ammontare delle opere; 3° nel dubbio d'iscrizione delle somme in una od altra categoria del bilancio; infine perchè l'articolo 34 della contabilità non permette di contemplare spese che superino le 30,000 lire se non approvate da leggi speciali.

Ora io potrei osservare che molte promesse formali furono rinnovate più e più volte, e che queste promesse suonano un sacrosanto impegno. Potrei affermare che presso gli ispettorati governativi, presso le società ferroviarie si trovano piani e progetti completi di quasi tutte le stazioni enumerate nell'articolo 327 oggi soppresso. Potrei ricordare l'aumento dei traffici e l'innesto di nuove linee. A Ferrara, per esempio, sono stati presentati progetti concreti prima delle Convenzioni ferroviarie, ossia prima della legge 27 aprile 1885, e furono dati solenni affidamenti alla Provincia, al Comune ed alla Camera di commercio.

È molto tempo che si aspetta un ampliamento della stazione, voluto non solamente dalle condizioni attuali, ma dalle esigenze di nuove linee. Avevamo le linee Ferrara-Bologna, Ferrara-Venezia; ora abbiamo le linee Ferrara-Rimini, Ferrara-Mantova, linee che non erano contemplate quando si preventivavano i lavori che oggi si sospendono.

La tettoia è reclamata da lunghi e lunghi anni. Ma non voglio chiedere ciò che non è possibile conseguire. Mi limiterò a domandare al ministro che voglia far rispettare gl'impegni assunti dal Governo, che voglia richiamare quelle notizie che fossero per mancargli, e cerchi di corrispondere colla maggior sollecitudine alle legittime esigenze della viabilità e del commercio.

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

**Panattoni.** Parlo in nome anche degli altri colleghi miei, che con me rappresentano la provincia di Pisa. Parlo in nome di una necessità, che si impone da anni: la costruzione di una stazione nuova a Pontedera.

Pontedera, che è centro di una regione fra le

più industriali d'Italia, a cui convergono regioni tra le meglio coltivate delle campagne italiane, ha una stazione che non corrisponde ai bisogni delle sue industrie.

Da oltre sette anni le nostre popolazioni, e con esse la nostra Camera di commercio, vanno ripetendo lagnanze. E le amministrazioni e il Governo per sette anni ci hanno trascinati di progetto in progetto, senza che la realtà dei fatti abbia risposto mai alle promesse. Intanto ogni dì è fatta peggiore la condizione delle nostre industrie per la difficoltà dei trasporti.

La stazione di Pontedera è posta come a cavaliere di un bacino, nel cui mezzo scorre l'Era. Sta al di sopra del livello del paese, alta ben otto metri; su di un terrapieno. Di là muove un piano inclinato, su cui, nella ripidità del pendio, casse e botti non raramente si sfasciano. E le merci giacciono sotto quel capannone aperto, spesso per le intemperie avariate.

Sono nell'esigua stazione accumulati tesori di produzione. E i nostri industriali sono costretti il più delle volte, con disagio e dispendio, a caricare le loro merci nelle stazioni limitrofe.

Eppure, poco più in là di dove sorge la stazione attuale, sempre più riavvicinandosi al paese, la linea corre in piano, e offre quella facilità di sviluppi, che ora manca al movimento e al traffico.

È da cinque anni, dal 1885, che il progetto è pronto. La costruzione della nuova stazione già si era affermata come un impegno delle Compagnie e del Governo assai prima che le nuove Convenzioni si stipulassero. Il progetto è negli uffici del Ministero.

È a mia notizia che omai non restano che riscontri e computi di secondaria importanza. Ogni studio presto sarà compiuto.

Già altra volta in occasione del bilancio dei lavori pubblici, ho portate innanzi alla Camera le doglianze dei nostri industriali. Il ministro di allora fu largo a noi di promesse. Ebbene, alle promesse tengano dietro una buona volta i fatti.

Noi apparteniamo per nostra fortuna a regioni eminentemente industriali e agricole. Volete prospero il nostro paese? Favorite l'agricoltura e la industria! (*Bene!*)

**Presidente.** L'onorevole Ricci Vincenzo ha facoltà di parlare.

**Ricci Vincenzo.** Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici risponderà all'onorevole Cavaliere, alle osservazioni del quale io mi associo completamente, con le stesse parole con le quali risponde la relazione e con le affermazioni che ha già fatto alla Camera in occasione della

discussione generale del bilancio. Gli risponderà, cioè, che non mancherà certamente agli impegni assunti.

Per conseguenza io non avrei di più a dire, e mi limiterò a raccomandargli una stazione che a me interessa moltissimo; ed è la stazione di Borgosesia, dove c'è una necessità grandissima per il cospicuo e crescente traffico che vi affluisce anche da una parte del circondario biellese e che ora si riversa sulla linea Novara-Varallo, una linea che comincia a dare proventi del tutto inaspettati per il bilancio.

Ma io desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro intorno questo punto preciso. Nel bilancio dell'anno scorso credo che siano state stanziati 2,700,000 lire per lavori nelle stazioni ferroviarie; e unita questa somma alle risorse della Cassa degli aumenti patrimoniali, e agli stanziamenti di assegni che verranno stabiliti dalla legge già presentata al Parlamento, si potrà provvedere a tutti quegli impegni.

Io però vorrei chiedere solamente questo: se avvenisse un ritardo nell'attuazione di quella legge, che ora si trova avanti al Parlamento, o avvenisse una deficienza nella Cassa degli aumenti patrimoniali, non si troverebbe forse il ministro in qualche imbarazzo per provvedere alla concessione dei lavori già approvati, e soprattutto al pagamento dei lavori già intrapresi?

Semplicemente questo io domando all'onorevole ministro, certo che egli mi risponderà in modo soddisfacente.

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

**Indelli.** Debbo fare una breve e modesta preghiera all'onorevole ministro, anche a nome del mio collega, onorevole Lazzaro, che pure assiste alla tornata.

L'ultimo Comune della provincia di Bari sul confine della provincia di Lecce, è Cisternino. Questo Comune, che è abbastanza lontano dalla ferrovia, possiede quasi per pietà, una semplice fermata sulla linea Bari-Brindisi.

Il comune di Cisternino è uno dei più importanti della provincia barese per svariate produzioni, particolarmente per oli e vino. Io potrei leggere all'onorevole ministro le statistiche de' prodotti di questo Comune laboriosissimo, ma son sicuro che esse non mancano al Ministero dei lavori pubblici. Ora il comune di Cisternino ha fatto istanza già da qualche tempo perchè nell'interesse del suo commercio, alla semplice fermata fosse sostituita una stazione. La fermata è pe' passeggeri e non pel carico delle merci. E quindi i

prodotti di Cisternino non possono ancora fruire della ferrovia.

È avvenuto invece che quelle interessanti popolazioni, le quali domandavano la grazia di una stazione, han perduto anche la fermata!

L'onorevole Lazzaro parlava l'altro giorno di un treno lampo tra Roma e Napoli. Io mi contenterei anche di un treno tartaruga pe' miei raccomandati, purchè questo treno, utilmente stabilito, vi fosse.

L'onorevole ministro intende che il comune di Cisternino, essendo l'ultimo Comune del Barese al confine dell'altra provincia, ha interesse la mattina, di mettersi in comunicazione col capoluogo della Provincia dove sono i tribunali, la prefettura, o più in là con la Corte d'appello, e via via. Un treno passa infatti verso le 6 anti-meridiane da Cisternino; ma ora è treno diretto, e quindi non vi fa più fermata: per modo che gli abitanti di quella contrada per trovarsi al capoluogo della Provincia, devono arrivarvi con un treno pomeridiano e sono quindi obbligati a dormire negli alberghi a Bari, Trani, e in altri centri di affari del Barese.

Io che non amo intrattenere la Camera per tutti quei reclami che possono avere un legittimo sfogo in modo diverso, mi sono rivolto alla Direzione generale delle ferrovie, la quale gentilmente mi ha risposto.

Ma le spiegazioni della Direzione generale, se possono essere fondate dal punto di vista dell'interesse della velocità dei treni, non hanno alcuna importanza dal punto di vista del servizio dei Comuni, pei quali certe comunicazioni costituiscono una questione d'ordine. Voi avete tagliato fuori inconsideratamente il comune di Cisternino da qualunque ragionevole e opportuna comunicazione col capoluogo.

Gl'interessati sperano da qui a poco di veder costruita, dall'altro lato dell'altipiano di Cisternino, la linea Bari-Locorotondo.

E qui son sicuro di essere interprete anche dell'onorevole Lazzaro e di tutti i miei colleghi, nell'esprimere riconoscenza al Governo. Ma Dio sa quando avverrà questa costruzione; e in ogni modo, anche da questa linea sembra per ora tagliato fuori il comune di Cisternino, e se ne discuterà non poco.

Questo paese doveva almeno avere una stazione sulla linea Bari-Brindisi, e ora avete resa quasi inutile col treno diretto anche la fermata, e agli abitanti non rimarrà altro che attaccare i buoi ai carri. Capisco che questa preghiera giunga nuova al ministro dei lavori pubblici. Ma io qui voglio



invocare non solo l'autorità del ministro di questo ramo, ma quella in genere del Governo, affinché tutti i Comuni d'una Provincia sieno messi in facile e immediata comunicazione col capoluogo e coi centri di affari.

Io non capisco perchè si facciano le ferrovie, se non adempiano a questi servizi.

I treni diretti sono utilissimi; ma, permettete la frase, sono per l'aristocrazia dei viaggiatori. Guardiamo ora un poco anche a quei più umili, che pure hanno bisogno di provvedere ai loro affari, e pagando le loro contribuzioni, hanno diritto ad essere protetti ugualmente nei loro interessi.

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

**Morelli.** Nell'anno decorso, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, pregai l'onorevole ministro di far procedere agli studi per l'ampliamento di alcune stazioni ferroviarie di Calabria, specialmente quelle di Rosano, Corigliano, Castrovillari, Cassano, Amendolara, Rocca Imperiale ed altre che sono sulla medesima linea. Non sapendo se e quali studi siano stati fatti, credo opportuno ripetere all'onorevole ministro che in quelle stazioni non vi sono sale di aspetto con ripartizione di prima, seconda e terza classe. Una sola sala appena di due metri in quadro deve servire a raccogliere tutti i viaggiatori, ed è chiaro che quando questi sono in qualche numero bisogna che stiano fuori, con grande pericolo di prendere le febbri per l'aria malsana. Noi non domandiamo che quelle stazioni siano ampliate con quel lusso che si è dato ad altre più fortunate al di qua, ma almeno chiediamo di essere al coperto dalla pioggia indistintamente, e se si vuole anche senza gradazioni per passeggeri di prima e seconda classe, ma ad una condizione, che la sala sia ampia e decente.

Il ministro mi promise che avrebbe fatto procedere agli studi opportuni; ma è passato un anno e nulla, io credo, finora si è fatto.

Non mi aspetto la risposta che egli ha dato ad altri colleghi che hanno chiesto ampliamenti e miglioramenti di stazioni, e cioè che le casse patrimoniali sono esauste e non permettono nemmeno qualche piccolo lavoro in quelle stazioni, poichè vedo che egli ha provveduto e provvede all'ampliamento di certe altre stazioni in luoghi, ripeto, più favoriti dalla sorte per istituirvi comodità che in certo modo sono un mero lusso.

Provveda prima alle più urgenti necessità facendo avanti tutto eseguire quei lavori che sono indispensabili, e vedrà che troverà anche un po'

di danaro per provvedere a queste piccole stazioni delle quali gli ho tenuto parola.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Bianchi e l'onorevole Sola hanno parlato della stazione di Seregno. In questa stazione, per recenti aperture di ferrovie, si è aumentato il movimento; e perciò gli impianti antichi non sono più sufficienti.

Il progetto che era stato in proposito presentato spaventava per la grandezza delle somme domandate: e qui colgo occasione di dire che non giova proprio al fine che si propongono le Società esercenti il venire innanzi con cifre enormi; e che nè il ministro presente, nè alcun altro ministro dei lavori pubblici, anche quando non avesse vicino il ministro del tesoro, sarebbe disposto ad accettare.

Tuttavia il progetto come è stato presentato, è sottoposto all'esame del Consiglio superiore; e per vedere ciò che convenga fare nella stazione di Seregno, bisogna studiare il problema anche in relazione della stazione di Bergamo, la quale ha pure bisogno di nuovi impianti; e mi sembra ricordare che la cifra relativa alla domanda degli accrescimenti d'impianti per questa stazione, ammonta, a circa 1,750,000 lire. E questa spesa non può essere sostenuta per la parte che riguarda il Governo che dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali, della cui condizione pur troppo si è in più di un'occasione dolorosamente parlato.

E piccolo sarebbe il contributo delle linee Ponte San Pietro-Seregno e Novara-Seregno: perchè, siccome debbono contribuire in ragione del traffico relativo, ed il traffico è piccolo, il contributo sarebbe scarso. Ma ad ogni modo il progetto per la linea Seregno è in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'onorevole Moneta ha parlato della stazione di Mantova; la quale gli aveva fornito argomento di proporre una interrogazione od interpellanza che, per varie ragioni, non è stata mai svolta. Alla stazione di Mantova, dopo il 1886, si sono fatti dei lavori per un importo di 248,600 lire; per completare tutto quello che si desidera, bisognerebbe spenderne altre 755,000. Ma, allo stato attuale, non si può fare altro, che provvedere alla sistemazione del servizio delle merci a grande e piccola velocità, ed all'innesto col tramvia di Ostiglia; alla quale spesa si farebbe fronte con 210,000 lire che si possono prelevare dai fondi assegnati per le ferrovie complementari, e con altre 120,000 lire che dovrebbero essere date



dalla provincia di Mantova; la quale è proprietaria delle due linee che mettono capo alla stazione stessa.

Bisognerebbe ancora fare qualche impianto maggiore pel servizio di trazione, e costruire un nuovo edificio; ma la spesa relativa bisogna rimandarla a quando le Casse per gli aumenti patrimoniali meriteranno veramente questo nome. E bisogna tanto più rimettere a quel tempo la costruzione della tettoia, che è certamente una comodità, e che può essere un ornamento; ma fra le necessità di un servizio ferroviario, una tettoia non è la prima, nè una delle prime.

L'onorevole Zainy ha parlato della stazione di Torre Annunziata e del progetto di ferrovia per la penisola Sorrentina.

In quanto alla stazione di Torre Annunziata, la quale non appartiene ad una linea di proprietà delle Meridionali, vi è già un grande impianto, in quella che si chiama stazione di smistamento, e serve però anche al movimento dei viaggiatori.

Si desidera qualcosa per la stazione della città, e vedrò se si possa fare con spesa limitata; ma credo che parecchie di quelle stazioni abbiano bisogni più urgenti di Torre Annunziata; tanto più che la stazione centrale fu provveduta largamente di edifici, di binari, e di altri impianti.

In quanto alla Napoli-Sorrento-Castellammare e alla Napoli-Torre Annunziata Sarno, è verissimo che fu presentata una proposta, e il Consiglio superiore si è pronunziato favorevolmente che il Governo conceda la sovvenzione di 1500 lire al chilometro per la Napoli-Torre-Sarno, e di 3000 per la Torre-Annunziata-Sarno. Ma il Consiglio superiore ha opportunamente avvertito che bisogna occuparsi della concorrenza che questa linea nuova può fare alla linea in esercizio.

La questione è più complicata che d'ordinario; perchè esiste un doppio conflitto d'interessi. Abbiamo l'interesse della Sanità delle ferrovie Meridionali, che è proprietaria di quella linea, ed il cui diritto deve essere regolato, secondo la legge del 1865, in relazione all'atto di sua concessione del 1862; ed abbiamo l'interesse della Società esercente, il cui diritto deve essere, invece, determinato secondo la legge 27 aprile 1885. Quindi non si tratta di una questione semplice, e tale, che il ministro possa da per sé risolverla e senza maturo esame.

Quindi sulla questione dei diritti eventuali e della Mediterranea esercente e delle Meridionali

proprietarie io mi sono creduto in dovere di sentire il Consiglio di Stato, per averne un avviso sul da fare; e siccome spero di ricevere fra non molto quel parere, ne avrò buona norma a deliberare.

Certamente ben si apponeva l'onorevole Balsamo argomentando che anche i piccoli paesi meritano le sollecitudini del Governo. Io anzi tanto consento con lui, che credo dovere il Governo essere più sollecito dei minori interessi che dei grandi, perchè questi trovano sempre patroni ed avvocati che li fanno valere. Quel magazzino che l'onorevole Balsamo domanda, richiederebbe una spesa di oltre 44,000 lire; e quando fosse disponibile la somma, il voto di quel paese non tarderebbe ad esser soddisfatto.

L'onorevole Panattoni ha parlato della stazione di Pontedera, la quale veramente è rimasta quale era 30, o 40 anni fa, una specie di capannone più che una stazione, e forma proprio una eccezione fra le stazioni d'Italia. Ma rifare la stazione di Pontedera vuol dire, secondo il progetto della Società esercente, spendere 750,000 lire: è una somma la quale sgomenterebbe, anche quando i mezzi dei quali si dispone fossero maggiori di quelli che si hanno.

L'onorevole Indelli ha parlato anche egli di una stazione appartenente ad un paese della categoria di quelli per i quali si è interessato l'onorevole Balsamo, cioè di Cisternino. Cisternino desidera maggiori comunicazioni da, e per Bari; ma proprio non si può, con esattezza, con precisione matematica, dire che per andare a Bari da Cisternino non si possa prendere la ferrovia che dopo il mezzogiorno, perchè per Bari, da Cisternino vi sono due partenze al giorno, da Bari per Cisternino ve ne sono tre; e per Bari si parte alle 10 e 30 della mattina, quindi prima, non dopo mezzogiorno.

L'onorevole Morelli ha accennato ad una promessa di studi rispetto alle stazioni del litorale Jonio, ed in ispecie ha parlato di Rossano, Corigliano, e poi della stazione centrale di Castrovillari.

Se dissi di non conoscere quali fossero le occorrenze per altre stazioni, per queste stazioni non lo posso ripetere, perchè le occorrenze, forse anche esagerate, le conosco; e desidero di avere i mezzi di poterle soddisfare, perchè i mezzi non li posso pigliare dai prodotti dall'esercizio. L'onorevole Morelli sa bene, che per i miglioramenti delle stazioni si deve provvedere, a seconda dell'articolo 56 del Capitolato annesso alle Convenzioni.

L'onorevole Ricci Vincenzo ha parlato della

stazione di Borgosesia, accennando i particolari bisogni che ha quella stazione in relazione al crescente commercio.

Mi dispiace di non essere in grado di rispondergli altro, senonchè terrò conto delle sue raccomandazioni; e fortunatamente questa stazione è iscritta nel capitolo già approvato. Ed a lui ed all'onorevole Cavaliere, che avevano in comune una domanda rivolta a me, in relazione alla soppressione del capitolo 327 del bilancio proposto dal Ministero, posso dire che conformemente a ciò che accennava l'onorevole Vacchelli nella sua relazione, d'accordo col mio collega del tesoro, quel capitolo che qui viene soppresso, lo abbiamo ripresentato nella legge speciale, che riguarda l'autorizzazione a modificare gli stanziamenti ferroviari, la quale dovrà per certo esser votata prima che il Parlamento si sciolga; perchè tanto il disegno di legge n. 152, che riguarda gli stanziamenti per le opere idrauliche fluviali, quanto il disegno di legge n. 153, che riguarda gli stanziamenti per opere ferroviarie debbono essere approvati ora, vista l'influenza che essi eserciteranno sull'assetto del bilancio.

E così credo di aver risposto a tutti quegli onorevoli deputati, che si sono occupati di una o di altra stazione, in relazione al capitolo del bilancio che è in discussione.

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

**Panattoni.** Rendendo omaggio alla verità, il ministro ha riconosciuta la condizione antiquata della stazione di Pontedera; vero capannone inadeguato ai bisogni. Però mentre ammette la necessità di provvedere, dal provvedere lo distoglie la paura di una spesa, che gli appare insostenibile nelle attuali difficoltà dell'erario.

Ebbene, onorevole ministro, io debbo a lei ricordare che questa somma che oggi lo rende perplesso, ha già fatto altra volta parte del bilancio dell'amministrazione ferroviaria. Io potrei chiedere che mai si sia fatto di codesti assegnamenti, che non furono spesi per questa stazione, a cui erano destinati.

Sia comunque, io le ricordo ancora una volta la impotenza industriale e agricola di codesta regione. Forse non vi è altra stazione, la quale in proporzione presenti pari sviluppo di trasporti e di commerci; e renda quanto rende (e più ancora potrebbe rendere) la stazione di Pontedera.

Nè solo ragioni di interessi industriali esigono che senz'altro sia provveduto; ma a voi si impongono anco ragioni di sicurezza pubblica. Sono molti in quest'Aula, che potrebbero con me ri-

cordarvi i frequenti infortuni, di cui fu causa la deplorabile condizione di questa stazione; dove non sono scali, e le merci sono gettate là confusamente; dove mancano le piattaforme; dove è insufficienza di binario; dove i treni entrano in salita; dove la banchina termina con il ponte sull'Era, che di necessità fa più angusta e pericolosa la via. Di tal modo, onorevole ministro, si levano attorno a voi i nostri reclami; non solo in nome dell'industria, ma altresì in nome della sicurezza pubblica.

A che più tardate? Restituite a noi li assegnamenti, che un tempo facevano parte del vostro bilancio.

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

**Indelli.** Ho rivolte due domande all'onorevole ministro. La prima è, se abbia cercato di studiare la domanda fatta dal comune di Cisternino per avere una stazione, avendo quel Comune il diritto come gli altri di mandare le merci per ferrovia. Paese assai produttivo è Cisternino; ebbene, avete dato ad esso ciò che gli spetta per trasportare i suoi prodotti e così pagare le tasse?

A questa domanda l'onorevole ministro non ha risposto.

La seconda domanda è: perchè mai a questo Comune, il quale reclama una stazione, e intanto possiede una fermata, con cui alla mattina si poteva mettere in relazione col capoluogo, si toglie anche il treno mattutino?

L'onorevole ministro ha risposto che io non ho provato in modo matematico che non vi sono comunicazioni tra Cisternino ed il capoluogo della provincia.

Onorevole ministro, la prova matematica della mancanza delle comunicazioni in materia di ferrovie mi pare un anacronismo. Me lo perdoni, non è questa la domanda che io le ho rivolto.

Noi parliamo di ferrovie, cioè di viaggi accelerati, come si fanno oggi, ed Ella mi parla come se di ferrovie non si dovesse trattare.

Ecco la questione, ed io lo ripeto: il comune di Cisternino è molto importante e non poteva essere trascurato. Esso ha troppi interessi col capoluogo della Provincia. Ora non si può andare al centro della Provincia che nelle ore pomeridiane, e perciò non si può far ritorno la sera.

Capisco perfettamente che non si possano fare tutti i miglioramenti in un tratto, ma non capisco il deterioramento. È di ciò che mi lamento.

Noi facciamo oggi degli stanziamenti in bilancio per migliorare le condizioni dei Comuni e delle Provincie, e voi deteriorate le condizioni

del comune di Cisternino. Perchè? Non siamo uguali tutti? L'onorevole ministro, il quale sa che io sono tutt'altro che oppositore della sua amministrazione, mi permetterà di dirgli che non ha esaminato bene la questione. Io non fo paralleli tra una parte e l'altra d'Italia, ma affermo che, in tutte le Provincie italiane dell'alta e media Italia, e le visito spesso tutte, nelle Provincie traversate da ferrovie, si è provveduto a mettere, combinando bene gli orari, in comunicazione nelle ore del mattino i diversi paesi delle Provincie, i più piccoli Comuni col capoluogo.

Voi non potete obbligare gli abitanti di una stessa Provincia a pernottare fuori de' loro Comuni, quando potrebbero tornare con treni ordinati a questo scopo, alla propria casa nella sera stessa. A che pro, in caso contrario, domandare ai contribuenti i denari per le ferrovie?

I treni delle 10, anzi delle 11 della mattina da Cisternino non significano niente, perchè, arrivando molto tardi nel centro degli affari, non fanno che il solo vantaggio degli osti e dei locandieri.

Ecco la mia preghiera, ed è una preghiera tanto più modesta, come ho accennato da principio, in quanto non ho chieste al ministro dichiarazioni pronte e categoriche.

Io lo prego solo di studiare il grave inconveniente da me additato e di cercare il modo: 1° di provvedere alle merci impiantando una stazione ove è ora la fermata di Cisternino; 2° di riparare al danno improvviso e attuale arrecato a quel paese, al quale si è strappato il solo mezzo che avea per esser messo in comunicazione col centro della Provincia.

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

**Balsamo.** L'onorevole ministro mi ha fatto delle promesse. Io non so se i contribuenti ne saranno paghi; poichè essi desiderano l'attuazione delle promesse. Io mi affido alla lealtà del ministro che vorrà soddisfare senza indugio i desideri di quelle popolazioni che mi onoro di rappresentare, le quali non hanno mai chiesto nulla al Governo e che sono le più docili a pagare i tributi.

Fatti, non parole, onorevole ministro!

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

**Morelli.** Come già dissi all'onorevole ministro io conosco le stazioni sulle quali richiamai la sua attenzione, e credo le conosca pure egli stesso, avendo onorato le Calabrie nel suo viaggio di qualche anno fa.

Spero non voglia ripetere che si esageri, e

voglia assicurare che quanto non si è fatto finora si farà, per mettere a riparo i viaggiatori dai danni dell'acqua e del sole.

Noi non domandiamo opere di lusso ma soltanto modeste sale d'aspetto da poterci riparare; le quali, se una spesa è consentita da questo capitolo, sono da considerarsi certamente come una delle opere più urgenti da avere prevalenza a tutte le altre quantunque utili e necessarie. Ecco che cosa io le domandava.

Posso sperare che questi lavori che sono di assoluta necessità potranno essere compiuti nel più breve tempo possibile?

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

**Sola.** L'onorevole Bianchi, che ha chiesto di parlare, dirà meglio di me quello che vorrei esprimere. Farò soltanto osservare all'onorevole ministro, il quale si è rivolto specialmente a me nella sua risposta, che temo di essere stato frainteso. Io, certo, non sono di quelli che s'innamorano di progetti titanici e che impongono grandi spese. Il progetto che si è fatto per la stazione di Seregno sarebbe onerosissimo. Perciò sarei lieto che quella spesa fosse ridotta, ma non per quanto riflette gli adattamenti nuovi, non per quello che riflette i binari, il traffico, ma per quello che riflette la parte artistica, la parte non soltanto soverchia, ma che minaccia procacciare degli oneri al Comune.

Ed ho specialmente alluso all'ubicazione della stazione passeggeri. Piuttosto che impiantare quella stazione nel luogo indicato dal progetto, manteniamo la vecchia, la quale per il momento può essere sufficiente. Con ciò non credo di domandare nuove e grandi spese ma anzi delle riduzioni. E mi premeva di farlo rilevare perchè non si abbia poi a dire che quando propongo economie sono incoerente. *(Benissimo!)*

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

**Bianchi.** Ringrazio l'onorevole ministro di aver riconosciuta la necessità che non sia più oltre procrastinato l'ampliamento della stazione di Seregno da noi sollecitato, nei limiti delle strette esigenze del servizio.

Tanto più poi mi felicito di avere provocato dall'onorevole ministro così espliciti affidamenti, inquantochè le popolazioni soltanto dall'azione del Governo possono ripromettersi di vedere affrettato l'esaudimento del loro desiderio, le grandi Società ferroviarie non potendo avere un serio interesse a sollecitare l'opera invocata. Infatti, la Società Mediterranea, alla quale è affidato l'oser-

cizio della stazione di Seregno, non ha alcun particolare vantaggio a ripromettersi, agevolando le comunicazioni fra due ferrovie laterali alle quali essa è estranea; la Società Adriatica, poi, che è esercente la linea Bergamo-Lecco-Como, ha modo, finchè dura l'ostacolo di Seregno, di deviare il traffico per quella linea, vale a dire ad esclusivo suo profitto. Le popolazioni, quindi, non possono aspettare che dal Governo un intervento efficace per togliere gli inconvenienti dopplorati nel servizio della stazione di Seregno.

Io adunque rinnovo i miei ringraziamenti all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e confido nella sollecita opera sua.

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

**Moneta.** Mi auguro che si possano concretare presto le disposizioni dell'onorevole ministro per le maggiori spese occorrenti al servizio trazione di Mantova; ma non posso tacere una grande verità, per quanto riguarda la tettoia. Sebbene questa non sia reputata nella questione ferroviaria, come disse l'onorevole ministro, che un ornamento, giudicata anche quale ornamento — ciò che è discutibile — non è giusto che tale privilegio possano godere molte stazioni meno importanti e di gran lunga inferiori a quella di Mantova.

L'onorevole ministro, senza dubbio, nella sua saggezza, vorrà ammettere questa mia osservazione che solo mira alla equità; e dopo ciò non mi resta che ringraziarlo.

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

**Cavalieri.** Prendo atto, insieme con l'onorevole Ricci Vincenzo, delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici il quale ci ha annunciata la presentazione di un disegno di legge per modificazione di assegni a lavori ferroviari, sperando che in codesto disegno di legge siano comprese le stazioni delle quali l'onorevole collega ed io abbiamo parlato.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Mi dispiace di dovere intrattenere ancora un poco la Camera; ma essa intende che non posso lasciar passare senza risposta le osservazioni di alcuni oratori, e innanzitutto le osservazioni dell'onorevole Indelli.

Egli ha voluto intendermi in senso diverso da quello che era nell'animo mio di dire. Invece di dire semplicemente che egli aveva fatta una affermazione inesatta, ho detto che era una affer-

mazione matematicamente inesatta. Con quell'avverbio ho inteso solamente di temperare il mio diniego, per un riguardo alla sua persona.

Ma però egli ha domandato a me che gli facessi una dichiarazione, rispetto ai due desiderii da lui esposti, vale a dire il ripristinamento di una fermata mattutina a Cisternino, e la possibilità dell'impianto del servizio merci in quella stazione. Io gli dichiaro che l'uno e l'altro argomento formeranno oggetto di studi.

L'onorevole Panattoni ha detto che i fondi per la stazione di Pontedera vi erano, e che li abbiamo distratti non so in qual modo. Ma io dichiaro che non ho alcuna conoscenza di questo precedente, della cui sussistenza dubito assai; perocchè non v'è caso che uno stanziamento dato da legge per un'opera pubblica, possa essere distratto per un'altra.

Erano tre le brutte stazioni nella linea Firenze-Livorno, Pontedera, Pisa e Livorno. Due sono state rifatte; speriamo di poter rifare al più presto anche la terza.

Mi dispiace dire all'onorevole Balsamo che io non gli ho fatta alcuna promessa. È una abitudine presa anche nei resoconti dei giornali, di attribuirmi più promesse che io non faccia. (*ilarità*). Ieri a due onorevoli deputati risposi che mi dispiaceva di non poter promettere ciò che mi domandavano; e nel resoconto dei giornali invece ho letto che avevo promesso anche ad essi!

Ripeto che all'onorevole Balsamo nulla ho promesso; ho detto soltanto che un progetto per la costruzione di quel magazzino a Carovigno è stato presentato, e che importa la spesa in preventivo di 44,800 lire; e quando vi siano i mezzi disponibili per costruirlo, potrà compiersi.

All'onorevole Morelli, che s'intende di queste cose così bene, rispondo (ed anche questa non è una promessa) che, per quanto io sia certo dell'incomodità e dell'insufficienza di quelle stazioni da lui mentovate, non ho modo di provvedere, nè sopra il capitolo 286, che si mantiene, nè in quell'altro capitolo che si sopprime per essere poi ripristinato; poichè le stazioni da lui nominate non sono annoverate nella legge del 20 luglio 1888, e non sono stazioni d'innesto per le quali si possa provvedere a norma di ciò che era disposto nel capitolo 327 del progetto ministeriale.

Agli onorevoli Sola e Bianchi, dico che la stazione di Seregno, nell'elenco fatto con la legge del 1888, si trova, e che questo è un argomento perchè si possa far qualche cosa in quella stazione; e dato che si debbano affrettare i progetti, terrò gran conto della raccomandazione di economia fatta

dall'onorevole Sola, che non nuoccia al servizio pubblico.

In quanto all'onorevole Moneta, che ritornò a parlare della tettoia della stazione di Mantova, ripeto che io non posso pigliare alcun impegno; e che anche prima della tettoia, quando vi saranno dei danari, bisognerà disporre per potere più completamente fare il servizio di trazione.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 286 nella somma di lire 2,000,000.

*Altre spese di costruzioni secondo la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (Serie 3ª).*

Capitolo 287. Linea Roma-Segni, 4,400,000 lire.

Capitolo 288. Linea Isernia-Campobasso, lire 2,000,000.

Capitolo 289. Costruzione del 1° tronco fra Terracina e Formia della linea diretta Roma-Napoli, lire 1,675,000.

Capitolo 290. Maggior costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno della linea Sparanise-Gaeta, lire 1,125,000.

Onorevole relatore, i lavori straordinari che hanno uno stanziamento speciale, sono compresi nel capitolo 290 o formano un capitolo a sè?

**Vacchelli, relatore.** I lavori straordinari non sono ammessi dalla Commissione e il ministro non insiste nella sua proposta; e i capitoli relativi, come indicano le virgolette, sono stati soppressi.

**Presidente.** Sta bene. Lo stanziamento complessivo cui ascende il bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1890-91 nella spesa ordinaria è di lire 29,392,187.62, nella spesa straordinaria è di lire 165,816,114.19, totale 195,208,301.81. Lo metto a partito.

Chi intende di approvare lo stanziamento complessivo del bilancio dei lavori pubblici, si compiaccia di alzarsi.

*(È approvato).*

Rileggo l'articolo 1°:

“ 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 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge „ stato di cui fu data lettura e il cui stanziamento complessivo fu già approvato.

Lo metto a partito.

Chi lo approva, si alzi.

*(È approvato).*

Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta l'articolo 2° come è proposto dalla Commissione?

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Sissignore.  
**Presidente.** Rileggo l'articolo 2°:

“ Art. 2. È prorogata, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, l'autorizzazione data al Governo del Re con l'articolo 55 della legge 5 luglio 1882, n. 874, pel modo di provvedere al pagamento degli stipendi, delle indennità e competenze spettanti al personale del Genio civile, però dopo esauriti i fondi ai capitoli n. 9, 10, 11, 14 e 16 del presente stato di previsione ed entro il limite delle somme stanziare ai capitoli n. 28, 30, 43, 45, 50, 163, 164, 173, 178, 180, 182, 214, 215, 240, 241 e 259 dello stato medesimo. „

*(È approvato).*

“ Art. 3. Sui residui disponibili al 30 giugno 1890 dei capitoli concernenti la *Manutenzione e la escavazione dei porti* e la *Escavazione ordinaria dei porti*, potranno imputarsi spese di competenza propria dell'esercizio 1890-91.

“ I residui che risulteranno disponibili al 30 giugno 1890 sui capitoli relativi alle *Bonificazioni dipendenti da antichi editti*, saranno riuniti in un solo capitolo. „

*(È approvato).*

Propongo alla Camera di procedere alla votazione a scrutinio segreto, domani, in principio della seduta pomeridiana, del presente bilancio, così si farà una sola votazione con altri disegni di legge che probabilmente saranno approvati nella seduta mattutina. *(Sì! sì!)*

**Si rimanda lo svolgimento di una proposta di inchiesta del deputato Tortarolo.**

**Presidente.** Ora l'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta d'inchiesta parlamentare del deputato Tortarolo.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Pregherei l'onorevole Tortarolo di voler consentire che lo svolgimento della sua proposta fosse differito a dopo la discussione dei bilanci. È necessario che i bilanci siano sollecitamente discussi e votati, affinché anche il Senato possa, nel tempo utile, esaminarli e votarli. Quindi mi pare che la mia preghiera do-

vrebbe essere, senza difficoltà, accolta dall'onorevole Tortarolo e dalla Camera, vista la condizione dei lavori parlamentari.

**Presidente.** Onorevole Tortarolo, consente?

**Tortarolo.** Comprendo che la discussione dei bilanci è assai più importante che lo svolgimento della mia proposta, e poichè spero che la detta discussione possa, fra pochi giorni, essere esaurita, così volentieri consento nella proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane dunque stabilito, che lo svolgimento della proposta d'inchiesta parlamentare dell'onorevole Tortarolo avrà luogo dopo finita la discussione di tutti i bilanci.

(È così stabilito).

### Discussione del bilancio di grazia, giustizia e culti.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia; stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'amministrazione del Fondo per il culto e dell'entrata e della spesa del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1890-91.

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Spetta di parlare all'onorevole Napodano, iscritto in favore. (Ooh! ooh!)

*Voci.* Non è presente.

**Presidente.** Nessun altro chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli:

“ Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A). ”

Ora, si dà lettura della tabella A, sempre con l'avvertenza che tutti i capitoli sui quali niuno chiede di parlare, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

**TITOLO I. Spesa ordinaria — Categoria prima. — Spese effettive. — Spese generali. — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) lire 584,948. 84.**

**Chiala.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Chiala.** Questo capitolo, nello stato di previsione della spesa, presentato dal ministro del te-

soro, il 30 novembre dell'anno scorso, recava la spesa di lire 579,128.

La Commissione del bilancio avendo approvata la istituzione di un ufficio di traduttore ufficiale, con lo stipendio annuo di lire 5,820, la somma complessiva venne così accresciuta a lire 587,128, e sarebbe effettivamente di lire 592,948, se il ministro non avesse stimato opportuno d'introdurre, nel bilancio di previsione, una economia di 8,000 lire per presunte vacanze di posti.

Ora, è su questa economia, che desidererei avere qualche chiarimento dalla cortesia del ministro o del relatore.

Dichiaro anzitutto che sono ben lungi dal credere che l'egregio signor ministro intenda effettuare quest'economia, come, pur troppo, in alcune amministrazioni si usa, a scapito di benemeriti impiegati, ritardando ad essi la promozione meritata e da tanto tempo desiderata.

Non è nell'animo elevato e nobile dell'illustro nostro guardasigilli che possono allignare sentimenti così gretti e non degni d'un alto amministratore.

È per altre considerazioni certamente che il ministro ha creduto, non solo nel presente esercizio, ma in esercizi precedenti, di introdurre una simile economia. Ma qualunque sieno queste considerazioni, mi permetto di domandargli se realmente egli creda che questa economia possa essere realizzata sull'esercizio in discussione.

Negli esercizi precedenti, se ben rammento, l'economia che ora si ripropone non si è potuta realizzare; tanto è vero che ogni anno si dovette chiedere l'autorizzazione di prelevare dal fondo delle spese impreviste la somma necessaria e mancante per poter far fronte al pagamento integrale dello stipendio a tutti i funzionari del Ministero, stabiliti dal ruolo organico, approvato per legge.

Anche di recente ciò è avvenuto, come si può leggere nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, del 30 aprile, contenente la relazione del ministro del tesoro a S. M. il Re, in data del 17 stesso mese, nella quale si è chiesta, sull'esercizio in corso 1889-90, la prelevazione, dal fondo di riserva per le spese impreviste, della somma di lire 7,020, in aumento al capitolo 1° dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia, perchè, dice la relazione, non si è verificata nella ragione presunta l'economia per eventuali vacanze di posti.

Così essendo, vorrei domandare all'egregio guardasigilli se realmente egli creda, che diversamente da quanto accadde negli esercizi pre-

cedenti, si abbia da verificare nell'esercizio 1890-91 l'economia di lire 8,100 per presunte vacanze di posti. E in caso affermativo, la si conservi pure; ma in caso contrario, pregherei di dirmi se non creda che sarebbe più conveniente ristabilire la cifra soppressa, per non avere poi a chiedere, a suo tempo, un prelevamento sul fondo delle spese impreviste.

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

**Zanardelli, ministro di grazia e giustizia.** L'onorevole deputato Chiala può star sicuro che l'economia della quale ha parlato non verrà fatta a scapito del servizio nè di alcun funzionario.

Ma, come in tutti i bilanci, anche in questo si prevedono economie sulla spesa concernente il personale, le quali alle volte devono seguire necessariamente per la natura delle cose.

Ha detto benissimo l'onorevole Chiala che l'anno scorso si era portata in bilancio questa stessa economia, ma poi non si fece, sicchè si dovette supplire col fondo per le spese impreviste, perchè le vacanze fruttanti l'eventuale economia effettivamente non si verificarono.

Da ciò l'onorevole Chiala può vedere che nell'economia medesima non havvi niente di artificiale, niente di dannoso agli impiegati, perchè quando l'economia non procede naturalmente da sè per la forza delle cose, essa scompare. Se invece, come avvenne in alcuni anni precedenti, le vacanze si verificano per morte, per collocamento a riposo o per passaggio ad altri uffici di alcuni funzionari, allora, siccome la sostituzione sovente non può farsi immediatamente, l'economia necessariamente ha luogo. Così due o tre anni or sono un direttore generale fu nominato consigliere di Stato e per alcuni mesi rimase vacante il posto non essendo facile coprirlo da un giorno all'altro, ed ecco che trattandosi di stipendio considerevole è immancabile l'economia. Perciò, se non nel passato anno, nei precedenti, per l'andamento naturale delle cose, essendosi verificate tali vacanze, le economie devono presumersi e mettere quindi nel bilancio di previsione. Ma se il servizio dovesse risentirne un danno, stia certo l'onorevole Chiala che l'economia non si farebbe. Quindi io credo che il meglio sia di lasciare le cose come stanno secondo la previsione del bilancio, salvo poi, come altra volta abbiamo fatto, a provvedere o nel bilancio di assestamento od altrimenti nel caso che non si avverino le ordinarie previsioni.

**Bonacci, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Bonacci, relatore.** L'onorevole Chiala sarebbe favorevole alle economie, ma crede che le economie promesse non vengano a realizzarsi nel fatto. Già l'onorevole ministro ha risposto alle osservazioni dell'onorevole Chiala; ma, per tranquillizzarlo pienamente io gli farò anche notare che qui non si tratta veramente di un'economia, sibbene di uno spostamento di assegnamento perchè, come egli ha già notato, si accresce di lire 5820 il capitolo primo del bilancio "personale di ruolo" per la istituzione del traduttore ufficiale. Ma questa medesima somma si toglie poi dal capitolo 8 col quale si provvede a vari servizi, e fra gli altri al servizio di traduzione dei documenti in lingue straniere.

Quello che ora si pagherà colla somma di lire 5820 aggiunta al capitolo 1° fino ad ora si pagava sulla somma iscritta nel capitolo 8. Dunque non si tratta di una economia, ma di uno spostamento di cifre, la cui ragione risulta dalla creazione dell'ufficio del traduttore ufficiale, che è giustificata pienamente dai motivi esposti nella nota di variazione presentata dall'onorevole ministro del Tesoro.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 1°.

Capitolo 2. Ministero - Personale straordinario, lire 21,213.90.

Capitolo 3. Ministero - Spese d'ufficio, lire 44,266.10.

Capitolo 4. Sussidi ad impiegati dipendenti dall'amministrazione, loro vedove e famiglie, lire 194,000.

Capitolo 5. Manutenzione, riparazione e adattamento di locali del Ministero e degli uffici giudiziari, lire 80,000.

Capitolo 6. Indennità di tramutamento, lire 120,000.

Capitolo 7. Indennità di supplenza e di missione, lire 140,000.

Capitolo 8. Indennità e compensi ad impiegati dell'amministrazione centrale e dell'ordine giudiziario per il servizio di vigilanza e controllo delle spese di giustizia e per traduzione di documenti in lingue estere, lire 29,180.

Capitolo 9. Dispacci telegrafici governativi e spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 169,400.

Capitolo 10. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 11. Spese casuali, lire 50,000.

*Spese per l'Amministrazione giudiziaria*, — Ca-



pitolo 12. Magistrature giudiziarie - Personale (*Spese fisse*), lire 24,576,490.

Capitolo 13. Magistrature giudiziarie - Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 3,355,100.

Capitolo 14. Spese di giustizia (*Spesa obbligatoria*), lire 4,485,000.

Capitolo 15. Pigionì (*Spese fisse*), lire 74,318.28.

Categoria quarta. *Partite di giro*. — Capitolo 16. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 142,092.18.

TITOLO II. *Spesa straordinaria*. — Categoria prima. *Spese effettive - Spese generali*. Capitolo 17. Maggiori assegnamenti sotto qualsiasi denominazione (*Spese fisse*), lire 471.

Capitolo 18. Assegni di disponibilità (*Spese fisse*), lire 43,730.

Capitolo 19. Paghe ed assegni agli ex-esecutori di giustizia ed ai loro assistenti, lire 1,494.

Capitolo 20. Sussidio agli ex-esecutori di giustizia ed alle loro famiglie, lire 20,000.

Capitolo 21. Fitto di locali ad uso abitazione degli ex-esecutori di giustizia e loro famiglie, lire 1,796.72.

#### RIASSUNTO GENERALE.

Spesa ordinaria . . . . . L. 34,066,009.30

Spesa straordinaria . . . . . " 67,491.72

Totale . . . L. 34,133,501.02

(È approvato).

Pongo a partito l'articolo 1, che rileggo e che comprende la tabella A, e lo stanziamento complessivo in lire 34,133,501.02:

“ Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella A). ”

(È approvato).

“ Art. 2. L'Amministrazione del Fondo per il culto è autorizzata:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le proprie entrate riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella B);

b) a far pagare le proprie spese ordinarie e straordinarie relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella C).

“ Per gli effetti, di che all'articolo 33 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, sono considerate *Spese obbligatorie e d'ordine* dell'Amministrazione del Fondo per il culto quelle descritte nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge.

“ Pel pagamento delle spese indicate nell'elenco n. 2, annesso alla presente legge, potrà l'Amministrazione del Fondo per il culto aprire crediti, mediante mandati a disposizione dei funzionari incaricati. ”

Si dà lettura della tabella B, sempre col sistema che tutti i capitoli sui quali non si chiede di parlare e sui quali non è fatta alcuna proposta, s'intendono approvati con la semplice lettura:

TITOLO I. *Entrata ordinaria*. — Categoria prima. *Entrate effettive*. — *Rendite consolidate ed altre provenienti da titoli diversi*. — Capitolo 1. Consolidato 5 per cento, lire 12,300,800.

Capitolo 2. Consolidato 3 per cento, 232,185 lire.

Capitolo 3. Rendite provenienti da titoli diversi e da carte-valori, lire 10,000.

Capitolo 4. Certificati della Cassa depositi e prestiti, lire 132,729.

*Rendita 5 per cento di cui non si hanno i titoli*. — Capitolo 5. Consolidato 5 per cento proveniente dalle leggi 1862, 1866, 1867 e 1873, del quale non furono consegnati i titoli, *per memoria*.

*Altre rendite patrimoniali*. — Capitolo 6. Prodotto di beni stabili, lire 370,000.

Capitolo 7. Annualità diverse e frutti di capitali, lire 7,000,000.

*Proventi diversi*. — Capitolo 8. Quota di concorso (Articolo 31 della legge 7 luglio 1886, n. 3036), lire 1,400,000.

Capitolo 9. Ricuperi, rimborsi e proventi diversi, lire 1,120,000.

Capitolo 10. Rendite e crediti di dubbia riscossione, lire 30,000.

TITOLO II. *Entrata straordinaria*. — Categoria seconda. *Trasformazione di capitali*. — *Esazione di capitali*. — Capitolo 11. Esazione o ricupero di capitali, lire 2,700,000.

RIASSUNTO. — Titolo I. *Entrata ordinaria*. — Categoria prima. *Entrate effettive*. — Rendite consolidate ed altre provenienti da titoli diversi, lire 12,675,714.

Rendita 5 per cento di cui non si hanno i titoli, *per memoria*.

Altre rendite patrimoniali, lire 7,370,000.

Proventi diversi, lire 2,550,000.



Totale del titolo I. *Entrata ordinaria*, lire 22,595,714.

Titolo II. *Entrata straordinaria*. — Categoria seconda. *Trasformazione di capitali*. — Esazioni di capitali, lire 2,700,000.

Totale del titolo II. — *Entrata straordinaria*, lire 2,700,000.

Insieme. — *Entrata ordinaria e straordinaria*, lire 25,295,714.

Pongo ora a partito il primo comma dell'articolo 2º, di cui fa parte questa tabella:

L'Amministrazione del Fondo per il culto è autorizzata:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le proprie entrate riguardanti l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella B).

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Comma 2º:

b) a far pagare le proprie spese ordinarie e straordinarie relative all'esercizio finanziario dal 1º luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella C).

Si dà lettura della Tabella C.

TITOLO I. *Spesa ordinaria* — Categoria prima. *Spese effettive*. — *Spese di amministrazione*. — Capitolo 1. Personale (*Spese fisse*), lire 520,369.98.

Capitolo 2. Pensioni e indennità agl'impiegati a riposo (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 66,000.

Capitolo 3. Aggio, compensi e indennità per riscossioni, accertamento e appuramento di rendite (*Spese d'ordine*), lire 655,000.

Capitolo 4. Spese pel servizio esterno, lire 170,000.

Capitolo 5. Assegno allo Stato per maggiore spesa per la Corte dei conti (Legge 22 giugno 1874, n. 1962), lire 76,000.

Capitolo 6. Contributo richiesto dalla finanza dello Stato per il patrocinio della regia avvocatura erariale, lire 80,000.

Capitolo 7. Contributo come spesa d'amministrazione alle finanze dello Stato per il servizio del Fondo pel culto presso gli uffici finanziari provinciali (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

Capitolo 8. Stampe e registri, trasporto agli uffici provinciali, lire 50,000.

Capitolo 9. Spese d'ufficio, lire 17,000.

Capitolo 10. Affitto pel locale di residenza dell'amministrazione (*Spese fisse*), lire 16,000.

Capitolo 11. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

*Spese di liti e contrattuali*. — Capitolo 12. Spese di liti e di coazione (*Spesa obbligatoria*), lire 350,000.

Capitolo 13. Spese per atti, contratti, affitti, permutate, quitanze, transazioni, costituzioni e risoluzione di censi, mutui, ecc.; spese ipotecarie e trasporti a catasto; spesa per terraggiere ed altre perizie in genere (*Spesa obbligatoria*), lire 60,000.

*Contribuzioni e tasse*. — Capitolo 14. Tassa di manomorta (*Spesa obbligatoria*), lire 634,000.

Capitolo 15. Tassa sulla ricchezza mobile (*Spesa obbligatoria*), lire 2,134,000.

Capitolo 16. Tassa sui fabbricati e sui fondi rustici (*Spesa obbligatoria*), lire 380,000.

Capitolo 17. Tassa di registro e bollo e sui mandati (*Spesa obbligatoria*), lire 8,000.

Capitolo 18. Spesa per assicurazioni postali e per telegrammi (*Spesa obbligatoria*), lire 1,000.

*Spese patrimoniali*. — Capitolo 19. Fitto di locali per riporre generi provenienti da prestazioni in natura e spese per trasporto dei medesimi (*Spesa d'ordine*), lire 4,000.

Capitolo 20. Manutenzione degli stabili e riparazioni ordinarie ai medesimi (esclusi quelli abitati dalle religiose) e spese per terreni, lire 70,000.

Capitolo 21. Annualità ed altri pesi inerenti al patrimonio degli enti soppressi (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 917,000.

Capitolo 22. Doti dipendenti da pie fondazioni (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 21,000.

Capitolo 23. Adempimento di pie fondazioni ed ufficiatura di chiese (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 440,000.

Capitolo 24. Devoluzione di somme provenienti da legati pii in Sicilia al fondo dei danneggiati dalle truppe borboniche — Decreto dittatoriale 9 giugno 1860 (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 25. Assegni in corrispettivo di rendita devoluta ai Comuni per effetto dell'articolo 19 della legge 7 luglio 1886 (*Spese fisse*), lire 20,000.

*Spese disposte da leggi e decreti legislativi*. — Capitolo 26. Prese di possesso di patrimoni di enti soppressi e concentramento di monache (*Spesa obbligatoria*), lire 4,000.

Capitolo 27. Pensioni monastiche ed assegni

vitalizi - Fondo a disposizione per sussidi a missionari all'estero (*Spese fisse*), lire 7,537,000.

Capitolo 28. Assegni ai membri delle collegiate ed agl'investiti di benefizi e cappellanie soppresse (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 2,442,000.

Capitolo 29. Assegni a parrocchie ex-conventuali ed alle chiese parrocchiali, provenienti dalle soppresse Casse ecclesiastiche (*Spese fisse*), lire 501,400.

Capitolo 30. Assegni al clero di Sardegna (*Spese fisse*), lire 751,500.

Capitolo 31. Assegni a chiese parrocchiali ed annualità diverse passate a carico del Fondo pel culto in disgravio dello Stato (*Spese fisse*), lire 644,834.

Capitolo 32. Assegni transitori al clero (*Spese fisse*), lire 50,000.

Capitolo 33. Assegni alla istruzione pubblica ed alla beneficenza (*Spese fisse*), lire 379,000.

Capitolo 34. Custodia e conservazione di chiese ed annessi edifizii monumentali (*Spese fisse*), lire 150,000.

Capitolo 35. Rendita dovuta ai Comuni ed allo Stato in forza dell'articolo 35 della legge 7 luglio 1866, n. 3036 (*Spesa obbligatoria*), lire 286,120.

Capitolo 36. Supplementi di congrua concessi in esecuzione dell'articolo 28 della legge 7 luglio 1866, o di altre leggi precedenti, ai titolari di benefizi parrocchiali deficienti, lire 1,408,766.

**Elia.** Chiedo di parlare.

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

**Elia.** L'aumento di congrua ai parroci mi pare che non sia cosa che debba passare inosservata alla Camera.

È un fatto di grande importanza, è un fatto che dimostra come il Governo liberale sappia fare assai più ed assai meglio di quello che abbia mai fatto il Governo pontificio, in favore del basso clero.

Io dunque rendo lode al ministro di grazia e giustizia e alla Commissione del bilancio per questo fatto, nonchè al solerte amministratore del Fondo pel culto.

**Presidente.** Se nessun altro chiede di parlare si intenderà approvato il capitolo 36 in lire 1,408,766.

*Casuali.* — Capitolo 37. Casuali, lire 36,000.

*Fondi di riserva.* — Capitolo 38. Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine, lire 200,000.

Capitolo 39. Fondo di riserva per le spese impreviste, lire 50,000.

**TITOLO II. Spesa straordinaria.** — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese straordinarie diverse.* — Capitolo 40. Personale fuori ruolo (*Spese fisse*), lire 16,758.

Capitolo 41. Assegni ai diurnisti straordinari provinciali (*Spese fisse*), lire 34,500.

Capitolo 42. Spesa per ispettori straordinari provinciali (*Spese fisse*), lire 35,000.

Capitolo 43. Pagamento debiti plateali e di am-

ministrazione lasciati dagli enti morali soppressi già appartenenti al clero regolare (*Spesa d'ordine*), lire 5,000.

Capitolo 44. Restituzioni di rendite e di altre somme indebitamente conseguite (esclusi i capitali) ed altre spese straordinarie diverse (*Spesa d'ordine*), lire 520,000.

Capitolo 45. Spesa straordinaria per terreni, fabbricati, mobili ed arredi sacri ad uso delle chiese, delle religiose e dell'amministrazione, lire 200,000.

Capitolo 46. Spesa straordinaria per riparazioni ed edifizii di enti ecclesiastici di regio patronato, lire 80,000.

**Categoria seconda. Trasformazione di capitali.** — *Capitali.* — Capitolo 47. Estinzione di debiti fruttiferi ed infruttiferi gravanti il patrimonio degli enti soppressi - Restituzione di capitali e di doti monastiche - Rimborso del prezzo ricavato dalla vendita di mobili ed immobili di enti dichiarati non soppressi (*Spesa d'ordine*) lire 160,000.

Capitolo 48. Sborso di capitali in corrispettivo di stabili già venduti e che debbono dimettersi per devoluzione, sentenze o transazioni; sborso di somme in surrogazione od a complemento di rendita iscritta e devoluta per disposizioni legislative a comuni, privati, ecc. (*Spesa obbligatoria*), lire 30,000.

Capitolo 49. Impiego di somme diverse da capitalizzarsi (in seguito a esazione e ricupero di capitali compresi nella parte attiva) in acquisto di rendita pubblica ed altri valori mobiliari e fondiari o per acquisto di mobili in aumento di inventario; sborso dei capitali per gli affrancamenti di annualità passive a tenore della legge 20 gennaio 1880, n. 5253 (*Spesa obbligatoria*), lire 2,510,000.

Somma complessiva a cui ascende il bilancio della spesa del Fondo del culto:

Parte ordinaria, lire 21,249,989.98. Parte straordinaria, lire 3,591,258.

Importo complessivo della spesa ordinaria e straordinaria, lire 24,841,247.98.

Rileggo il paragrafo B dell'articolo 2:

b) a far pagare le proprie spese ordinarie e straordinarie relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella C).

Lo pongo a partito.

(È approvato).

“ Per gli effetti, di che all'articolo 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, numero 2016, sono considerate *Spese obbligatorie e d'ordine* dell'Amministrazione del Fondo per il culto quelle descritte nell'elenco n. 1 annesso alla presente legge. ”

Si dà lettura dell'elenco n. 1.

## Elenco N. 1.

Spese obbligatorie e d'ordine inscritte nello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1890 al 30 giugno 1891, ai termini dell'articolo 33 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato approvato con regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016.

| Numero<br>dei capitoli | Denominazione dei capitoli   |
|------------------------|--|
| SPESA ORDINARIA.       |  |
| 2                      | Pensioni e indennità agli impiegati a riposo.  |
| 3                      | Aggio, compensi e indennità per riscossioni, accertamento e appuramento di rendite.  |
| 7                      | Contributo come spesa di amministrazione alle finanze dello Stato pel servizio del fondo pel culto presso gli uffici finanziari provinciali.   |
| 11                     | Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale, e reclamati dai creditori.   |
| 12                     | Spese di liti e di coazione.   |
| 13                     | Spese per atti, contratti, affitti, permute, quitanze, transazioni, costituzioni e risoluzioni di censi, mutui, ecc.; spese ipotecarie e trasporti a catasto; spesa per terraggiere ed altre perizie in genere.  |
| 14                     | Tassa di manomorta.  |
| 15                     | Tassa sulla ricchezza mobile.  |
| 16                     | Tassa sui fabbricati e sui fondi rustici.  |
| 17                     | Tassa di registro e bollo sui mandati.   |
| 18                     | Spese per assicurazioni postali e per telegrammi.  |
| 19                     | Fitto di locali per riporre generi provenienti da prestazioni in natura, e spese pel trasporto dei medesimi.   |
| 21                     | Annualità ed altri pesi inerenti al patrimonio degli enti soppressi.   |
| 22                     | Doti dipendenti da pie fondazioni.   |
| 23                     | Adempimento di pie fondazioni ed ufficiatura di chiese.  |
| 24                     | Devoluzione di somme provenienti da legati pii in Sicilia al fondo dei danneggiati dalle truppe borboniche (Decreto dittatoriale 9 giugno 1860).   |
| 26                     | Prese di possesso di patrimoni di enti soppressi e concentramento di monache.  |
| 28                     | Assegni ai membri delle Collegiate ed agli investiti di benefizi e cappellanie sopresse.   |
| 35                     | Rendita dovuta ai comuni ed allo Stato in forza dell'articolo 35 della legge 7 luglio 1866, n. 3036.   |
| SPESA STRAORDINARIA.   |  |
| 43                     | Pagamento debiti plateali e di amministrazione lasciati dagli enti morali soppressi, già appartenenti al clero regolare.   |
| 44                     | Restituzioni di rendite e di altre somme indebitamente conseguite (esclusi i capitali) ed altre spese straordinarie diverse.   |
| 47                     | Estinzione di debiti fruttiferi ed infruttiferi gravanti il patrimonio degli enti soppressi. Restituzione di capitali e di doti monastiche. Rimborso del prezzo ricavato dalla vendita di mobili ed immobili di enti dichiarati non soppressi.   |
| 48                     | Sborso di capitali in corrispettivo di stabili già venduti, i quali debbono dimettersi per devoluzione, sentenze e transazioni; sborso di somme in surrogazione od a complemento di rendita iscritta e devoluta per disposizioni legislative a comuni, privati, ecc.   |
| 49                     | Impiego di somme diverse da capitalizzarsi (in seguito a esazioni e ricupero di capitali compresi nella parte attiva) in acquisto di rendita pubblica ed altri valori mobiliari e fondiari, e per acquisto di mobili in aumento d'inventario; sborso dei capitali per gli affrancamenti di annualità passive, a tenore della legge 20 gennaio 1880, n. 5253. |

**Presidente.** Pongo a partito il 3° paragrafo dell'articolo 2, che comprende l'approvazione dell'elenco n. 1.

Chi è d'avviso d'approvare questo paragrafo 3°, è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Viene ora l'ultimo comma dell'articolo 2.

“ Pel pagamento delle spese indicate nell'elenco n. 2, annesso alla presente legge, potrà l'Amministrazione del Fondo per il culto aprire crediti, mediante mandati a disposizione dei funzionari incaricati. ”

Do lettura dell'elenco n. 2.

### Elenco N. 2.

Spese di riscossione delle entrate, per le quali si possono spedire mandati a disposizione, ai termini dell'articolo 47 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016.

| Numero dei capitoli | Denominazione dei capitoli   |
|---------------------|--|
| SPESA ORDINARIA.    |  |
| 3                   | Aggio, compensi e indennità per riscossioni, accertamento e appuramento di rendite.  |
| 4                   | Spese pel servizio esterno.  |
| 12                  | Spese di liti e di coazione.   |
| 13                  | Spese per atti, contratti, affitti, permute, quitanze, transazioni, costituzioni e risoluzione di censi, mutui ecc.; spese ipotecarie trasporti a catasto, spese per terraggiere ed altre perizie in genere. |
| 14                  | Tassa di manomorta.  |
| 15                  | Tassa sulla ricchezza mobile.  |
| 16                  | Tassa sui fabbricati e sui fondi rustici.  |
| 17                  | Tassa di registro e bollo e sui mandati.   |
| 30                  | Assegni al clero di Sardegna.  |

Pongo a partito l'ultimo comma dell'articolo 2, che include l'approvazione dell'elenco n. 2 relativo alle spese cui l'amministrazione del Fondo pel culto deve provvedere.

(È approvato).

Ora pongo a partito l'articolo 2 nel suo complesso.

(È approvato).

“ Art. 3. La detta amministrazione del Fondo per il culto è autorizzata:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le entrate del Fondo di beneficenza e

di religione della città di Roma riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella D);

Si dà lettura della tabella D:

TITOLO I. Entrate ordinaria. — Categoria prima. Entrate effettive. — Rendite patrimoniali. — Capitolo 1. Rendite sul debito pubblico nazionale ed estero, lire 1,951,190.

Capitolo 2. Prodotto di beni stabili, lire 8,000.

Capitolo 3. Censi, canoni, livelli, ecc, 370,000 lire.

Capitolo 4. Crediti fruttiferi, lire 5,000.

Capitolo 5. Interessi sul prezzo beni e sulle tasse di svincolo di enti soppressi in Roma, lire 50,000.

*Proventi diversi.* — Capitolo 6. Depositi diversi, lire 800.

Capitolo 7. Ricuperi e proventi diversi, lire 50,000.

Capitolo 8. Conto corrente fruttifero col tesoro dello Stato, lire 15,000.

TITOLO II. *Entrata straordinaria.* — Categoria seconda. *Trasformazione di capitali.* — *Esazione di capitali proprii del fondo di beneficenza e di religione.* — Capitolo 9. Prezzo vendita beni di enti soppressi, lire 350,000.

Capitolo 10. Prezzo vendita di titoli ed ammortizzazione prestiti, lire 2,500.

Capitolo 11. Tassa per rivendicazione e svincolo di enti di patronato laicale in Roma, 5,000 lire.

Capitolo 12. Esazione di capitali fruttiferi e corrispettivo di affrancazione di annualità, lire 200,000.

Capitolo 13. Esazione di capitali fruttiferi, lire 10,000.

Capitolo 14. Ritenute ordinarie sugli stipendi degli impiegati e relativa rendita consolidata da reinvestirsi, lire 3,200.

*Entrate diverse e trasformazione di capitali proprii di enti conservati.* — Capitolo 15. Tassa ed interessi per rivendicazione e svincolo di enti di patronato laicale nelle sedi suburbicarie, lire 3,000.

Capitolo 16. Interessi sul prezzo beni di enti conservati da restituirsi, lire 95,000.

Capitolo 17. Prezzo vendita beni di enti conservati, lire 500,000.

Capitolo 18. Ricupero capitali in dipendenza di conti di reinvestimento, lire 5,000.

Capitolo 19. Interessi sulla rendita consolidata acquistata per conto degli enti conservati da restituirsi, 10,000.

Somma complessiva a cui ascende l'entrata ordinaria del fondo di beneficenza e di religione della città di Roma, lire 2,449,900.

Somma complessiva della parte straordinaria, lire 1,183,700.

Insieme della parte ordinaria e straordinaria, lire 3,633,690.

Pongo a partito il primo comma dell'articolo 3 di cui ho già dato lettura:

(È approvato).

“ b ) a far pagare le spese del Fondo di beneficenza e di religione della città di Roma ordinarie

e straordinarie relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (Tabella E). ”

Si dà lettura della tabella E.

PARTE PRIMA. — *Spese proprie dell'amministrazione.* — TITOLO I. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese di amministrazione.* — Capitolo 1. Contributo a favore della direzione generale del fondo pel culto in rimborso della spesa pel personale incaricato del servizio del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, lire 74,192. ”

Capitolo 2. Pensioni ed indennità agli impiegati a riposo (*Spese fisse*), lire 7,500. ”

Capitolo 3. Aggio per le riscossioni (*Spesa d'ordine*), lire 14,800. ”

Capitolo 4. Spese diverse per servizio esterno (*Spesa obbligatoria*), lire 1,200. ”

Capitolo 5. Contributo richiesto dalle finanze dello Stato pel patrocinio della regia avvocatura erariale, lire 15,000.

Capitolo 6. Spese d'ufficio, economia e stampe (*Spesa obbligatoria*), lire 10,000.

Capitolo 7. Fitto dei locali per la residenza della amministrazione (*Spese fisse*), lire 4,000. ”

*Spese di liti e contrattuali.* — Capitolo 8. Spese di liti e di coazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 12,000. ”

Capitolo 9. Spese di accesso, atti, contratti, quietanze, costituzioni e risoluzioni di censi e vendita di beni (*Spesa obbligatoria*), lire 3,000. ”

*Contribuzioni e tasse.* — Capitolo 10. Tassa di manomorta (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000. ”

Capitolo 11. Tassa di ricchezza mobile (*Spesa obbligatoria*), lire 325,000. ”

Capitolo 12. Tassa sui fabbricati e fondi rustici e tassa acque (*Spesa obbligatoria*), lire 45,000. ”

Capitolo 13. Tassa di registro, bollo, ipoteche e volture catastali (*Spesa obbligatoria*), lire 2,000. ”

*Spese patrimoniali.* — Capitolo 14. Riparazioni ordinarie ai fabbricati (*Spesa obbligatoria*), lire 35,000.

Capitolo 15. Censi, canoni, interessi di capitali ed altre annualità (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 11,000.

Capitolo 16. Doti dipendenti da pie fondazioni (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 537. 50.

Capitolo 17. Adempimento di pie fondazioni e ufficiatura delle chiese (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 215,000.

Capitolo 18. Pensioni vitalizie, patrimoni sa-

cri, cappellanie, elemosine ed elargizioni di carattere temporaneo dipendenti da titoli obbligatori (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 25,000.

*Spese disposte da leggi e decreti legislativi.* — Capitolo 19. Pensioni monastiche e assegni vitalizi - Fondo a disposizione per sussidi a missionari all'estero (*Spese fisse*), lire 770,000.

Capitolo 20. Assegni agli investiti di benefizi e cappellanie sopresse in Roma (*Spese fisse ed obbligatorie*), lire 26,000.

Capitolo 21. Assegni alla Santa Sede per rappresentanze all'estero (Articolo 2, n. 4, della legge 19 luglio 1873), lire 150,000.

Capitolo 22. Assegni per pigioni di locali ad uso abitazione delle monache e del personale addetto al culto, lire 70,000.

*Spese casuali.* — Capitolo 23. Casuali, lire 11,000.

*Fondi di riserva.* — Capitolo 24. — Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine, lire 10,000.

Capitolo 25. Fondo di riserva per le spese impreviste, lire 10,000.

TITOLO II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese straordinarie diverse.* — Capitolo 26. Personale fuori ruolo (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 27. Compensi per lavori straordinari, lire 10,000.

Capitolo 28. Spese diverse per concentramento di monache (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 29. Spese relative alla dismissione di beni mobili ed immobili per sentenze, transazioni, ecc. (*Spesa obbligatoria*), lire 1,000.

Capitolo 30. Restituzione di somme indebitamente conseguite (*Spesa d'ordine*), lire 5,000.

Capitolo 31. Restituzione di tasse ed interessi di svincoli non approvati in Roma (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Capitolo 32. Restituzione di depositi per pigioni, lire 800.

Categoria seconda. *Trasformazione di capitali.* — *Capitali di spettanza dell'amministrazione.* — Capitolo 33. Riparazioni straordinarie ai fabbricati (*Spesa obbligatoria*) lire 50,000.

Capitolo 34. Riscatto ed affrancamento di annualità passive ed estinzione di debiti fruttiferi gravanti il patrimonio degli enti soppressi (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Capitolo 35. Reimpiego del prezzo beni e capitali diversi degli enti soppressi (*Spesa obbligatoria*), lire 492,500.

Capitolo 36. Reimpiego delle tasse di svincolo

degli enti posti in Roma (*Spesa obbligatoria*) lire 5,000.

Capitolo 37. Reimpiego delle ritenute sugli stipendi degli impiegati (*Spesa obbligatoria*), lire 3,200.

*Capitali di spettanza degli enti conservati.* — Capitolo 38. Reimpiego del prezzo beni degli enti conservati (*Spesa obbligatoria*), lire 500,000.

Capitolo 39. Restituzione di rendite in dipendenza dei conti di reinvestimento (*Spesa d'ordine*), lire 105,000.

Capitolo 40. Restituzione delle frazioni di capitali in dipendenza dei conti di reinvestimento (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 41. Restituzione di tasse ed interessi di svincoli non approvati nelle sedi suburbicarie (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Capitolo 42. Dismissione delle tasse di svincolo a favore dei Comuni nelle sedi suburbicarie (*Spesa obbligatoria*), lire 2,000.

PARTE SECONDA. *Spese per erogazioni in usi di beneficenza e di religione nella città di Roma.* — TITOLO I. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — Capitolo 43. Annualità e spese di culto provenienti dal bilancio dello Stato, lire 2,683. 86.

Capitolo 44. Assegni per conservazione e manutenzione di monumenti, biblioteche, osservatori, musei ed oggetti d'arte, lire 85,119. 20.

Capitolo 45. Assegno per la ricostruzione della basilica di San Paolo, lire 160,000.

Capitolo 46. Assegno alla Congregazione di carità di Roma, lire 30,000.

Capitolo 47. Assegno all'Istituto di Santo Spirito in Sassia in Roma, lire 120,000.

Capitolo 48. Assegno al comune di Roma per l'Istituto di soccorso dell'infanzia abbandonata, lire 20,000.

TITOLO II. *Spesa straordinaria.* — Categoria prima. *Spese effettive.* — Capitolo 49. Fondo a disposizione, lire 47,157. 44.

Somma complessiva. — Totale della parte 1ª (*Spesa ordinaria e straordinaria*) L. 3,168,829. 50

Totale della parte 2ª (*Spesa ordinaria e straordinaria*) . . . . . " 464,960. 50

Totale . . . . . L. 3,633.690. " (È approvato.)

3º comma. " Per gli effetti, di che all'articolo 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato approvato col regio decreto 17 febbraio 1884 n. 2016, sono considerate *Spese obbligatorie e d'ordine* del Fondo di beneficenza e di religione della città di Roma quelle descritte nell'elenco n. 3 annesso alla presente legge. "

Elenco numero 3.

## Elenco N. 3.

Spese obbligatorie e d'ordine inscritte nello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1890 al 30 giugno 1891 ai termini dell'articolo 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016.

| Numero dei capitoli  | Denominazione dei capitoli   |
|----------------------|--|
| SPESA ORDINARIA.     |  |
| 3                    | Aggio per le riscossioni.  |
| 4                    | Spese diverse per servizio esterno.  |
| 6                    | Spese d'ufficio, economia e stampe.  |
| 8                    | Spese di liti e di coazioni.   |
| 9                    | Spese di accesso, atti, contratti, quietanze, costituzioni e risoluzioni di censi e vendita di beni.                                 |
| 10                   | Tassa di manomorta.  |
| 11                   | Tassa di ricchezza mobile.   |
| 12                   | Tassa sui fabbricati e fondi rustici e tassa acque.  |
| 13                   | Tassa di registro, bollo, ipoteche e volture catastali.  |
| 14                   | Riparazioni ordinarie ai fabbricati.   |
| 15                   | Censi, canoni, interessi di capitali ed altre annualità.   |
| 16                   | Doti dipendenti da pie fondazioni.   |
| 17                   | Adempimento di pie fondazioni e ufficiatura delle chiese.  |
| 18                   | Pensioni vitalizie, patrimoni sacri, cappellanie, elemosine ed elargizioni di carattere temporaneo dipendenti da titoli obbligatori. |
| 20                   | Assegni agli investiti di benefizi e cappellanie soppresse in Roma.  |
| SPESA STRAORDINARIA. |  |
| 28                   | Spese diverse per concentramento di monache.   |
| 29                   | Spese relative alla dismissione dei beni mobili ed immobili per sentenze, transazioni ecc.   |
| 30                   | Restituzione di somme indebitamente conseguite.  |
| 31                   | Restituzione di tasse ed interessi di svincoli non approvati in Roma.  |
| 33                   | Riparazioni straordinarie ai fabbricati.   |
| 34                   | Riscatto ed affrancamento di annualità passive ed estinzione di debiti fruttiferi gravanti il patrimonio degli enti soppressi.       |
| 35                   | Reimpiego prezzo beni e capitali diversi degli enti soppressi.   |
| 36                   | Reimpiego delle tasse di svincolo degli enti in Roma.  |
| 37                   | Acquisto di rendita per impiego delle ritenute sugli stipendi degli impiegati.   |
| 38                   | Reimpiego prezzo beni degli enti conservati.   |
| 39                   | Restituzione di rendite in dipendenza di conti di reinvestimento.  |
| 40                   | Restituzione delle frazioni di capitali riscossi in dipendenza dei conti di reinvestimento per gli enti conservati.                  |
| 41                   | Restituzione di tasse ed interessi di svincoli non approvati nelle sedi suburbicarie.  |

Pongo a partito il comma n. 3, col quale è approvato l'elenco n. 3.

(È approvato).

Quarto comma:

“ Pel pagamento delle spese indicate nell'elenco

n. 4, annesso alla presente legge, la detta Amministrazione del Fondo per il culto potrà, per il Fondo di beneficenza e di religione della città di Roma, aprire crediti, mediante mandati a disposizione dei funzionari incaricati.

Si dà lettura dell'elenco n. 4.

#### Elenco N. 4.

Spese di riscossione delle entrate per le quali si possono spedire mandati a disposizione, ai termini dell'articolo 47 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016.

| Numero dei capitoli | Denominazione dei capitoli  |
|---------------------|---|
| SPESA ORDINARIA.    |   |
| 3                   | Aggio per le riscossioni.   |
| 4                   | Spese diverse per servizio esterno.   |
| 6                   | Spese d'ufficio, economia e stampe.   |
| 8                   | Spese di liti e di coazione.  |
| 9                   | Spese di accesso, atti, contratti, quietanze, costituzioni e risoluzioni di censi e vendita beni. |
| 10                  | Tassa di manomorta.   |
| 11                  | Tassa di ricchezza mobile.  |
| 12                  | Tassa sui fabbricati e fondi rustici, e tassa acque.  |
| 13                  | Tassa di registro, bollo, ipoteche e volture catastali.   |

Pongo a partito il 4° ed ultimo comma con l'unito elenco.

(È approvato).

Pongo a partito l'articolo 3° del disegno di legge.

(È approvato).

Si procederà domani in principio della seduta pomeridiana, alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

#### Presentazione di una domanda d'interrogazione.

**Presidente.** L'onorevole Bonghi ha presentato la seguente interrogazione diretta all'onorevole ministro dell'interno:

“ Il sottoscritto desidera di interrogare il ministro dell'interno, se e quando egli pubblicherà la relazione d'inchiesta del senatore Canonico sui fatti di Conselice. „

Prego gli onorevoli ministri presenti di dare



comunicazione di questa domanda di interrogazione all'onorevole ministro dell'interno.

**Lacava**, ministro delle poste e dei telegrafi. Comunicerò al presidente del Consiglio questa domanda d'interrogazione.

### Modificazioni nell'ordine del giorno.

**Presidente.** Avverto la Camera che è stata presentata la relazione della Giunta generale delle elezioni, intorno alla elezione del 2° collegio di Bologna, dove è stato proclamato eletto l'onorevole Andrea Costa. Questa relazione sarà stampata e distribuita entro domani; ed io propongo che la discussione di questa relazione sia messa nell'ordine del giorno di lunedì.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

Ora io proporrei alla Camera che, per la seduta antimeridiana di domani, il disegno di legge numero 3 nell'ordine del giorno, sia passato al numero 2.

Trattasi del disegno di legge sulla proroga del termine indicato nell'articolo 4 della legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3ª) per l'affrancamento e la commutazione delle decime e le altre prestazioni fondiari perpetue, (137); ed urge che esso sia discusso e votato per essere mandato all'altro ramo del Parlamento.

Quindi l'altro disegno di legge sulla " Creazione di un Istituto di credito fondiario " passerà al numero 3.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Domani alle ore 10 antimeridiane seduta pubblica.

La seduta termina alle 6,20.

### Ordine del giorno per le tornate di domani.

#### Seduta antimeridiana.

#### Discussione dei disegni di legge:

1. Proroga della Convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale per un servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto. (110)

2. Proroga del termine indicato nell'articolo 4 della legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3ª) per l'affrancamento e la commutazione delle de-

cime ed altre prestazioni fondiari perpetue. (137) (*Urgenza*)

3. Creazione di un Istituto di credito fondiario. (115) (*Urgenza*)

4. Sul servizio telefonico. (117)

#### Seduta pomeridiana.

1. Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91. (65).

Stato di previsione del Ministero di grazia e giustizia; del fondo per il culto e del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1890-91. (61).

#### Discussione dei disegni di legge:

2. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91. (67)

#### Prima lettura del disegno di legge:

3. Modificazioni alla legge elettorale politica del 24 settembre 1882. (149) (*Urgenza*)

#### Seconda lettura del disegno di legge:

4. Riparto del numero dei deputati fra i Collegi elettorali giusta l'articolo 46 della legge 24 settembre 1882, n. 999 (Serie 3ª). (120) (*Urgenza*).

#### Discussione dei disegni di legge:

5. Disposizioni sullo stato delle Persone della Famiglia reale. (141) (*Urgenza*)

6. Abolizione del *Vagantivo* nelle provincie di Venezia e Rovigo. (76)

7. Modificazioni al Regolamento della Camera. (Doc. n. XXIII).

8. Modificazioni alla tariffa consolare. (134)

9. Conservazione del Palazzo delle Compere di San Giorgio in Genova. (109)

10. Sui collegi di Maria della Sicilia. (106)

11. Abolizione dello scrutinio di lista e ritorno al collegio uninominale. (133) (*Urgenza*)

12. Modificazione alla legge sulla contabilità generale dello Stato. (112)

13. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (75)

14. Disposizioni per le pensioni del personale degli istituti d'istruzione diventati governativi da provinciali o comunali. (107)

15. Istituzione dei Collegi di *probi-viri*. (129)  
(*Urgenza*)

16. Affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'isola d'Elba. (135)

17. Modificazioni all'articolo 9 della legge 24 giugno 1888, n. 5489 per l'abolizione delle servitù di pascolo ed altre nelle Provincie esponentificie. (158) (*Urgenza*)

18. Abolizione delle servitù di legnatico esistenti in Tatti, frazione di Massa Marittima. (160)

19. Ordinamento degli Istituti di emissione. (73)

20. Modificazione d'asegni per opere stradali ed idrauliche. (152)

21. Convalidazione di regi decreti autorizzanti prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1889-90. (156)

---

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

---

Roma, 1890 — Tip. della Camera dei Deputati.