

CL.

2ª TORNATA DI LUNEDÌ 7 LUGLIO 1890

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente comunica una lettera del ministro dell'interno il quale invita la Camera a farsi rappresentare ai funerali di Re Carlo Alberto in Torino* — *Discussione del disegno di legge per modificazione di assegni per opere ferroviarie* — *Parlano i deputati Fazio E., Marchiori, Genala, Visocchi, Sardi, Luporini, il relatore deputato Vacchelli ed i ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — *Il deputato Martini Ferdinando presenta in nome della Commissione il disegno di legge: Provvedimenti per Roma.* — *Il deputato Giovanelli presenta la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti per la distruzione della diaspis pentagona.* — *Il deputato Saporito presenta la relazione sul disegno di legge: Convenzione fra il Governo e la provincia di Trapani per l'istituzione di una scuola pratica di agricoltura.* — *Discussione del disegno di legge per concorsi e sussidi ai danneggiati dalle piene nel 1889* — *Parlano i deputati Luzzatti, Mel, Quattrocchi, Galli Roberto, Cavalletto, il ministro del tesoro ed il relatore deputato Grimaldi.* — *Discussione del disegno di legge sulle modificazioni alla legge elettorale politica* — *Parlano il presidente del Consiglio, i deputati Torraca e Del Balzo.* — *Comunicasi una interrogazione del deputato Di Baucina.* — *Il presidente comunica il risultamento delle votazioni sui seguenti disegni di legge: Modificazioni alla tariffa consolare; Riforma alle leggi relative alla verifica periodica dei pesi e delle misure ed ai dritti metrici; Modificazione d'assegni per opere stradali ed idrauliche.*

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

4739. I Consigli comunali di Roccamorfnà e di Formicola (Terra di Lavoro) chiedono che sia mantenuto il disegno di legge per il riparto delle circoscrizioni politiche, per quanto riguarda quella Provincia.

Omaggi.

Presidente. Si dia lettura del sunto degli omaggi pervenuti alla Camera.

Di San Giuseppe, segretario, legge:

Dal Ministero del tesoro — Relazione finale della Commissione per la verifica dei beni stabili assegnati ai servizi governativi, copie 600;

Dalla Deputazione provinciale di Girgenti — Atti di quel Consiglio provinciale - Sessioni straordinarie 15 aprile e 26 agosto 1889: sessione ordinaria 2 dicembre detto anno, una copia;

Dalla famiglia Solidati-Tiburzi — Onoranze rese alla memoria del senatore Luigi Solidati-Tiburzi, copie 250.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fagioli, di giorni 8; Vendramini, di 5; Bastogi, di 10; Alessandro Costa di 8; Romanin-Jacur, di 8; Andolfato, di 8; De Mari, di 10; Guglielmi, di 8. Per motivi di salute, gli onorevoli: Di Marzo, di giorni 5; Luchini, di 10.

(Sono conceduti).

Funerali di Re Carlo Alberto in Torino.

Presidente. S. E. il ministro dell'interno scrive:

“ Roma 7 luglio 1890.

“ Il 28 luglio sarà a cura dello Stato celebrato, come negli anni scorsi, un solenne funerale nella chiesa metropolitana di Torino per la commemorazione del 41° anniversario della morte del magnanimo Re Carlo Alberto.

“ Mi reco a dovere di avvisare codesta onorevole Presidenza per le opportune disposizioni, affinché, come in passato, la Camera dei deputati sia rappresentata da una deputazione alla pia cerimonia.

“ Il ministro

“ Crispi. ”

La Camera, seguendo le sue consuetudini, delegherà gli onorevoli deputati della città e provincia di Torino, e gli altri deputati che colà si trovassero, a rappresentarla nella pia cerimonia che ricorda la memoria venerata del magnanimo Re Carlo Alberto.

Questa rappresentanza sarà presieduta dal vice-presidente della Camera, onorevole Villa.

(Così è stabilito).

Votazione a scrutinio segreto su tre disegni di legge.

Presidente. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge: 1° Modificazioni alla tariffa consolare; 2° Riforma delle disposizioni delle leggi 28 luglio 1861, n. 132, e 23 giugno 1874, n. 2000, relative alla verifica periodica dei pesi e delle misure, ed ai diritti metrici; 3° Modificazioni di assegni per opere stradali idrauliche.

Si faccia la chiama.

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Albini — Alimèna — Amadei — Amato-Pojero — Anzani — Arbib — Armirotti.

Baccelli Guido — Baglioni — Balestra — Barazzuoli — Basetti — Basini — Benedini — Berti — Bobbio — Bonacci — Bonasi — Borromeo — Boselli — Branca — Briganti Bellini — Brin — Broccoli — Bufardeci — Buonomo.

Cadolini — Caetani — Cambray-Digny — Capilongo — Capoduro — Carcano — Carnazza-Amari — Carrelli — Caterini — Cavalletto — Chiala — Chiapusso — Chiara — Chiaradia — Chimirri — Chinaglia — Coccapieller — Cocco-Ortu — Coccozza — Colombo — Compans — Coppino — Corvetto — Costantini — Crispi — Cucchi Francesco — Curati — Curcio.

Damiani — De Blasio Vincenzo — De Dominicis — Del Balzo — Del Giudice — De Riseis — De Rolland — De Simone — De Zerbi — Di Baucina — Di Belmonte — Di Blasio Scipione — Diligenti — Di San Donato — Di San Giuliano — Di San Giuseppe.

Elia — Ellena.

Fabrizj — Facheris — Falsone — Fazio — Ferracciù — Ferrari Luigi — Ferri — Filii-Astolfone — Filopanti — Flaùti — Florena — Franceschini.

Galli — Gallo — Gangitano — Genala — Geymet — Gherardini — Gianturco — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giordano Ernesto — Giovannelli — Gorio — Grassi-Pasini — Grimaldi — Guglielmini.

Inviti.

Lacava — Lagasi — Lanzara — Lazzaro — Levi — Lovito — Lucca — Lucchini Giovanni — Lucifero — Luporini — Luzi — Luzzatti.

Maldini — Maranca Antinori — Marazzi — Marcatili — Marchiori — Marcora — Marin — Mariotti Filippo — Mariotti Ruggiero — Martini Ferdinando — Marzin — Mattei — Maurogò nato — Mazza — Mazziotti — Mazzoleni — Meardi — Mel — Miceli — Minolfi — Modestino — Moneta — Mordini — Morelli — Morin — Morra.

Nanni — Narducci — Nicolosi — Novelli.

Palizzolo — Panattoni — Pandolfi — Pantano — Papa — Papadopoli — Paroncilli — Pascolato — Passerini — Pavoncelli — Pellegrino — Petriccione — Petronio — Piacentini — Poli — Polvere — Pompilj — Pugliese-Giannone.

Quartieri — Quattrocchi.

Randaccio — Reale — Ricci Vincenzo —

Riolo Vincenzo — Rizzo — Romano Adelelmo — Romano Giuseppe — Rosano.

Sacconi — Sagarriga — Salandra — Salaris — Saporito — Sardi — Scarselli — Seismit-Doda — Serra Vittorio — Sola — Solimbergo — Spirito.

Taverna — Tomassi — Tondi — Torraca.

Ungaro.

Vacchelli — Valle — Vastarini-Cresi — Vignoni — Visocchi.

Zainy — Zanardelli — Zanolini — Zuccaro — Zucconi.

Sono in congedo :

Adamoli — Araldi — Arnaboldi.

Badaloni — Baroni — Barracco — Bastogi — Bianchi — Bonardi — Brunicardi — Bruschettoni — Buttini Carlo.

Cafiero — Calvi — Campi — Cardarelli — Carmine — Casana — Casati — Castelli — Calli — Cavallini — Cefaly — Clementi — Confari — Conti — Cordopatri — Cremonesi.

D'Adda — D'Ayala-Valva — De Bassecourt — De Blasio Luigi — Della Rocca — Della Valle — De Pazzi — Di Broglio — Di Camporeale — Di Collobiano — Dini — Di Rudini — Di Sant'Onofrio.

Fagioli — Faldella — Fornaciari — Fortis — Fortunato — Francica — Franzì.

Gabelli — Gaetani Roberto — Gagliardo — Galimberti — Gallotti — Gamba — Garelli — Gentili — Gerardi — Gianolio — Ginori — Giovannini — Grossi.

Lazzarini — Luchini Odoardo — Luciani — Lunghini.

Magnati — Maluta — Martini Gio. Battista — Massabò — Meyer — Miniscalchi.

Oddone.

Pais Serra — Palomba — Patamia — Pavoni — Pellegrini — Pelloux — Pelosini — Penserini — Petroni Gian Domenico — Pianciani — Picardi — Pierotti — Pignatelli — Pullè.

Racchia — Ricci Agostino — Ricotti — Rinaldi Antonio — Rinaldi Pietro — Rizzardi — Rossi — Rubini.

Sanguinetti Adolfo — Santi — Sciacca della Scala — Silvestri — Suardo.

Tabacchi — Tasca — Tenani — Toaldi — Tommasi-Crudeli — Torrigiani — Turi.

Vaccaj — Vayra — Velini — Vendramini — Villa — Villani.

Sono ammalati :

Angeloni.

Baccarini — Bonajuto — Brunialti.

Calciati — Ceraolo Garofalo.

Del Vecchio — Di Marzo.

Indelicato.

Nasi.

Palitti.

Sprovieri.

Vigna.

Sono in missione :

Franchetti.

Gandolfi.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Discussione del disegno di legge per modificazioni di assegni per opere ferroviarie.

Presidente. Si procederà nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge relativo a modificazione di assegni per opere ferroviarie.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta che la discussione si apra sul disegno di legge come è stato modificato dalla Commissione?

Finali, ministro dei lavori pubblici. Accetto, facendo riserve intorno all'articolo 3.

Presidente. Sta bene. Si dia lettura del disegno di legge.

Quartieri, segretario, legge. (Vedi Stampato numero 252-A).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio.

Fazio. Voleva domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè nell'elenco delle linee, di cui si propone l'aumento d'assegno, non sia compresa la linea Caianello-Isernia. Spero che l'onorevole ministro mi vorrà dare una spiegazione soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Comprendo le difficoltà, in mezzo alle quali si dibatte tanto il ministro dei lavori pubblici quanto il ministro del tesoro nel dare esecuzione, in condizioni così gravi della finanza, alle disposizioni della legge del 1888.

Non ho preso a parlare perchè nell'animo mio sia l'intenzione di ostacolare l'opera degli egregi ministri, ma sono obbligato a parlare, perchè a me pare che la via prescelta non sia nè la più sicura, nè la più opportuna. Potrei anche aggiungere che della opportunità e utilità del disegno di legge non è convinta neppure la Commissione generale del bilancio.

Si potrebbero prendere le considerazioni, che con competenza e con spirito fine ha dettato il relatore della Commissione medesima, tradurle in affermazioni, e ne sortirebbe un discorso di opposizione alle proposte ministeriali.

E non poteva essere diversamente, quando si ricordi che presidente della sotto-Giunta, alla quale è stato demandato l'esame del disegno di legge, è l'onorevole Genala; l'onorevole Genala, il quale è stato così autorevole, così alto nella relazione con cui ha illustrato il progetto dell'onorevole Saracco, che poi fu la legge del 1888.

Permetta la Camera che legga un brano di quella relazione; dimostra con quale spirito, con quali intendimenti il relatore ha compiuto il suo splendido lavoro. « Ma altro non può nè deve chiedere chi giudica a buon diritto che le strade ferrate siano strumento di civiltà che aiutino il crescere della produzione, diminuiscano il prezzo dei trasporti e creino nuove vie, nuovi mezzi al commercio e all'industria: chi giudica soprattutto che in Italia, a cagione della sua forma fisica e della sua recente composizione di Stato, esse diventano un elemento di primissimo ordine per la difesa del paese, un saldo cemento della sua unità politica e nazionale. »

E la relazione finiva con queste altre parole:

« E infine, per concludere, l'Italia non autorizzò le strade ferrate allo scopo di mettere a frutto o a cambio il suo denaro: furono intendimenti ben più larghi e ben più alti quelli che mossero il legislatore italiano dal 1859 in poi a decretare una o l'altra rete ferroviaria; nè oggi col presente disegno di legge si chiede alla Camera di autorizzare nuove strade ferrate. »

Il pensiero che consigliò a presentare il disegno di legge, e l'opera della Commissione, miravano ad ottenere una definitiva sistemazione del problema ferroviario italiano, che per tanti anni era stato l'aspirazione del paese, l'oggetto di così frequenti mutamenti, di tante speranze, di tante ansie, di tante promesse.

Del resto la Commissione, e gliene do lode, dopo di avere esposto molto chiaramente i suoi dubbi sopra l'opportunità del proposto provvedimento sotto il punto di vista finanziario, si condusse a emendamenti, a uno specialmente, che menoma il più grave inconveniente del disegno di legge ministeriale, quello della piena balia richiesta al Parlamento per la costruzione delle linee e opere, che lo Stato si è riservato di eseguire direttamente. La Commissione del bilancio, ha voluto, e il ministro ha aderito, che

invece annualmente sia allegata al bilancio la tabella degli stanziamenti per ogni singola linea.

L'emendamento migliora la disposizione, del ministro, ma, a mio giudizio, non toglie quegli inconvenienti, cui efficacemente e stabilmente provvedeva la legge del 1888. Povera legge del 1888! a quest'ora non ha più la sua fisionomia. Delle tre forme, adottate per risolvere il problema ferroviario, cioè: le licitazioni private, le concessioni alle Società, e le costruzioni dirette dello Stato, rimane, per ora, integra soltanto la parte che riflette la concessione alle Società.

Già abbiamo mutato, con recente legge il modo di pagamento delle linee costruite a licitazione privata; oggi si propone di modificare i modi di esecuzione delle costruzioni di Stato.

Nè mi si può convincere della urgenza di questo disegno di legge, perchè provvedendosi ai fondi con la emissione delle obbligazioni, emissione facoltativa, era sempre in facoltà del ministro del tesoro, di regolarla secondo i bisogni.

Prevedo una risposta che mi può fare l'onorevole ministro del tesoro, ed è questa; che la facoltà di emissione, mantenuta nei limiti prescritti dalla legge del 1888, esercita la sua deprimente influenza sul credito del nostro paese. Questo argomento, è uno dei più validi ed efficaci per sostenere le proposte ministeriali, ma osservo che il concetto di restringere le emissioni fu offuscato, sia cambiando i titoli privati delle costruzioni per licitazione privata in titoli di Stato, sia con la legge che autorizzò la emissione delle obbligazioni del Tevere; obbligazioni che recenti proposte, che dovremo votare, e che già si prevedevano, potevansi non autorizzare. Sarà deficienza dell'ingegno mio, ma trovo che il concetto del ministro del tesoro delle economie e diminuire le emissioni, che è pur degno di considerazione, non ha avuto in quest'ultimo periodo, sempre e intera la sua applicazione.

Ma vi è una questione più grave. Con le disposizioni della legge del 1888 ogni linea aveva il suo stanziamento. Per ogni linea quindi era chiaro ed efficace il controllo del Parlamento, e l'azione del Governo nettamente determinata. Approvato il disegno di legge attuale avremo le tabelle allegate al bilancio dei lavori pubblici. Queste tabelle non hanno la stessa efficacia, la stessa sicurezza, nè sotto il punto di vista costituzionale, nè amministrativamente, che avevano le tassative disposizioni della legge.

Quel controllo, parte viva della legge del 1888, che aperto e chiaro si poteva esercitare da ogni deputato sopra l'andamento dei lavori per ogni

singola linea, oggi si sposta, per passare, dal Parlamento, nelle aule ministeriali. Non parlo certo perchè nell'animo mio sia dubbio sopra lo spirito equo e giusto dell'onorevole ministro, ma le leggi, le disposizioni rimangono, e gli uomini passano.

D'altronde le tabelle allegate al bilancio dei lavori pubblici mi fanno sovvenire che anche la legge del 1879 aveva analoga prescrizione, eppure al secondo esercizio dopo la legge scomparvero. E ne venne per parecchi anni quello stato così confuso e grave, tanto dannoso alla finanza, perturbatore della tranquillità del paese, e della vita parlamentare. Quel periodo fu chiuso con le ultime leggi ferroviarie.

Ma anche a proposito di questa legge sorge l'argomento dei residui; anche ora si afferma, che se ne può approfittare largamente, e che torna inutile di votare degli stanziamenti quando non si possono spendere.

Me lo consenta l'onorevole ministro, questo è aggirarsi in un circolo estremamente vizioso.

Ho già avuto l'onore di dire in questa Camera, che gli stanziamenti per effetto di leggi, o per legge del bilancio, sono ordini che il potere legislativo dà al potere esecutivo, perchè determinate opere siano in dato modo e tempo eseguite.

Comprendo le formazioni dei residui per difficoltà sopravvenute, nella esecuzione dei progetti e delle opere, per variazioni nei progetti, non comprendo i residui per opere di cui esistono i progetti, nè si sono mostrate difficoltà di alcuna specie. Allora può darsi che dipendano dall'azione dell'amministrazione nella compilazione dei progetti, o nell'andamento dei lavori, e talvolta può avvenire non si producano casualmente.

Credeva (questa è appunto la ragione per cui principalmente ho chiesto di parlare, credeva che dopo 12 anni dalla legge del 1879, dopo che seguitiamo a discutere e studiare e ristudiare, a compilare e rivedere progetti, finalmente, volendo ancora mutare, fosse obbligatorio un progetto chiaro ben determinato.

Precisati i tempi tecnici ed economici, fissati in corrispondenza gli stanziamenti, avrei creduto che con gli elementi che oramai possiede il Ministero si sarebbe stabilito un programma bene studiato in rapporto alle nuove condizioni della finanza.

Comprendevo necessità del bilancio imponessero, pur mantenendo fede a tutti gli impegni, fosse allungato il tempo per la costruzione delle varie linee.

Questo, secondo me, sarebbe stato un provvedi-

mento virile, vi avrei dato il mio voto favorevole o il mio modesto appoggio, ma i provvedimenti attuali non sono che un povero ripiego e non mi lasciano tranquillo.

Nulla di preciso, e si allontanano da ciò che dovrebbe essere un costante scopo, nella vita parlamentare, la sicurezza degli stanziamenti, della esecuzione dei lavori per liberare i deputati dalla soggezione loro imposta dalla necessaria esecuzione delle opere pubbliche, che sono così larga parte della vita economica, delle aspirazioni, dei bisogni, degli affetti del paese.

Avrei compreso, si fosse fatto tesoro di un pregevole lavoro, per gran parte rimasto inapplicato, e che per dirla con frasi che ordinariamente si usa, si potrebbe aggiornare in rapporto ai nuovi progressi compiuti nella costruzione e nell'esercizio delle ferrovie.

Alludo al lavoro della Commissione del 1879, nominata a studio delle economie nelle costruzioni e nell'esercizio, onde poter concentrare i maggiori mezzi possibili, per le costruzioni delle ferrovie decretate con la legge del 1879.

A questo riguardo delle economie nelle costruzioni, mi permetto di fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

Abbiamo linee, già in costruzione, difficile mutare su queste di sistema, ma abbiamo linee che ancora non sono cominciate; lo prego per queste di esaminare la possibilità di costruirle con minor lusso e maggior solidità.

In Italia, in materia di ferrovie, abbiamo abbondato in opere non necessarie all'esercizio e qualche volta, mentre è rimasta imperfetta la struttura delle linee o indifesa dall'insidie delle acque e delle frane, si sono costruite delle splendide stazioni, dei caselli a pretesa architettonica, con elementi finamente sagomati, mentre è importante invece che la linea sia solidamente costruita, e che le stazioni e i caselli siano semplicemente corrispondenti al bisogno.

Il capitale speso in opere non necessarie o di lusso, è infruttifero, e noi abbiamo bisogno che il capitale renda almeno tanto da pagare il servizio degli interessi passivi.

Se si potesse fare l'esame delle nostre linee con i concetti ora esposti, si troverebbe un coefficiente di spese assai elevato, e corrispondente ad una egregia somma, che avrebbe potuto servire a dotare il paese di un maggior numero di chilometri di strada ferrata.

Se dal Ministero dei lavori pubblici si procederà a un largo studio su queste materie, con più tenace volontà di far tesoro dell'esperienza,

si otterrà forme semplici, una serie di tipi normali per tante parti della costruzione delle ferrovie, diminuendo l'esame dei particolari, e quindi rendendo più efficace l'opera di revisione, minore la spesa.

Comprendo che qualunque mia proposta non troverebbe favorevole accoglienza dalla Camera. Comprendo che la Camera non voglia nel presente momento discriminare le economie che sono vere dalle transitorie e dalle illusorie, per accettarle basta che si intitolino economie.

Comprendo che essa ritenga che da questo spirito di economie che aleggia fra noi, che investe e costringe il Governo, possano venire buoni frutti, e quindi ogni proposta prende a promessa, a garanzia per l'avvenire.

Non mi getterò contro la corrente, ne sarei miseramente travolto, anche se arrivassi a dimostrare che l'attuale legge è una legge di maggiori spese.

Ma ho voluto fare queste brevi considerazioni, brevi sia per l'avanzata stagione, sia per lo stato della Camera, solo a forma di dichiarazione.

Perchè ritorneremo tra breve, non ne dubitate, su questa materia, e pur troppo per fondi che saranno richiesti al Parlamento.

Quando sia mantenuto il tempo nel quale le linee si devono costruire, quando col fondo di riserva per le liti e per le differenze di liquidazioni di tutte le linee, si liquidano linee già costruite, restano inevitabilmente scoperte le maggiori spese per tutte le linee delle tabelle e quindi dovremo, pur troppo, in un prossimo avvenire, votare nuovi fondi.

Votare in una parola progetti di maggiori spese, che sarebbe stato davvero desiderabile non si ripetessero, poichè perturbano ogni previsione per il bilancio.

Chiudo con un augurio, che il ministro dei lavori pubblici possa riescire davvero un ausilio efficace pel ministro del tesoro; ma un ausilio che non pregiudichi l'andamento dei servizi; un ausilio che non pregiudichi lo svolgimento delle opere. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

(*Non è presente.*)

Onorevole ministro dei lavori pubblici, non ci sono altri iscritti.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Comincerò dal rispondere alla brevissima osservazione dell'onorevole Fazio; il quale mi ha domandato per-

chè, nella tabella unita al disegno di legge, non figurì la linea Caianello-Isernia.

Anzitutto, ricorderò ed all'onorevole Fazio ed alla Camera, che, nella discussione generale del bilancio, rispondendo a non ricordo quale degli onorevoli deputati, dissi che la Caianello-Isernia era interamente appaltata, e che la esecuzione ne sarà compiuta entro il 1893. La ragione per cui, nell'anno corrente, non si domanda alcun fondo per quella linea è questa: che, alla fine di giugno, avevamo disponibili 3,606,000 lire, le quali bastano per i pagamenti che si dovranno fare nel corrente esercizio.

Ed ora risponderò, ma meno brevemente, all'onorevole Marchiori; il quale a dir vero mi pare che vegga in questo disegno di legge molto più di quel che vi sia; tantochè, udendo le sue osservazioni, mi venne in mente il titolo d'un famoso dramma di Shakespeare: "Molto rumore per nulla."

Egli ha detto che con la legge del 1888 si diede assetto al problema ferroviario, determinando le somme e il tempo per ciascuna linea; ma io credo che l'onorevole Marchiori e la Camera non daranno alla tabella annessa a quella legge maggior valore di quello che essa merita: e ciò non per difetto di alcuno, ma per necessità di cose.

Per esempio per la linea che figura al numero 3 della tabella A venne stabilita la cifra fino ai centesimi (centesimi 39) mentre mancavano i progetti esecutivi per quattro tronchi: come si poteva dunque fare un preventivo così minuto da arrivare fino ai centesimi?

L'onorevole Marchiori diceva che abbiamo mutato ogni cosa nei sistemi di esecuzione delle ferrovie. Ma sostanzialmente non si è mutato niente.

Infatti egli ha detto che si sono sostituiti ai titoli privati dei titoli di Stato. Ma forse che i certificati provvisori o definitivi annessi ai capitoli per le licitazioni private dei tronchi della Eboli-Reggio e della Messina-Cerda non erano titoli di Stato? (*Interruzione dell'onorevole Marchiori.*) Erano titoli di Stato belli e buoni! Tanto è vero che io dissi un giorno alla Camera che, per riparare l'inconveniente che quei titoli non erano facilmente negoziabili nè alienabili, avea dovuto consentire, per necessità di cose, a sostituirli alle cauzioni date in rendita consolidata, perchè gli appaltatori potessero procurarsi dei fondi alienando la rendita stessa; e la Corte dei conti non ha trovato che questo fosse irregolare.

Ora come si può dire che i certificati provvi-

sori o definitivi non erano titoli di Stato? Non è soltanto il debito consolidato un titolo di Stato, ma altresì qualsiasi titolo a debito dello Stato, ammortizzabile in un certo numero d'anni. Quello che abbiamo sostituito è anch'esso un titolo ammortizzabile a tempo; soltanto è fatto sotto una nuova forma la quale, senza alterare la sostanza delle cose, giova all'interesse degli appaltatori, rende più facile la esecuzione delle opere ferroviarie, e nello stesso tempo presenta una non ispregevole economia per il tesoro dello Stato.

In quanto alle costruzioni dirette, io non so quale altra modificazione si apporti con questo disegno di legge, se non quella di determinare le spese annuali, secondo l'andamento dei lavori, invece di predisporle *a priori*, con una virtù quasi profetica di nove o dieci anni avanti.

Intorno poi alle linee date a costruire alle tre grandi Società mediante una corresponsione di annualità chilometriche non si è portata davvero novità alcuna.

Noi al 30 giugno avevamo per le linee comprese nella tabella A della legge 20 luglio 1888, da 60 a 70 milioni di residui.

Ora non c'è nella esistenza di questi residui e nel loro uso alcuna alterazione o modificazione della legge di contabilità; perchè quando si tratta di opere straordinarie ripartite per un certo numero di anni non v'è somma alcuna che debba andare in economia, ma la somma non spesa si trasporta di anno in anno fino a tanto che sia compiuta l'opera; e quindi le obiezioni dell'onorevole Marchiori rispetto all'uso dei residui, che la Camera non ammise quando trattavasi di spese ordinarie, non si possono in alcun modo ammettere per spese d'indole straordinaria.

In quanto poi agli effetti di questi spostamenti, senza che io debba entrare ora in particolarità, l'onorevole Marchiori può vedere che non sono molto considerevoli, nè possono essere. Infatti è vero che in questi due primi anni 1890-91 e 1891-92 c'è una diminuzione negli stanziamenti di 27 o 28 milioni all'anno, ma negli anni successivi v'è sempre un aumento, in confronto delle tabelle A e B della legge del 1888, le quali non giungono mai alla somma di sessanta milioni, qual'è quella che il Governo, di accordo con la Giunta generale del bilancio, propone ora di stabilire.

In fondo la differenza definitiva che v'è negli stanziamenti in relazione all'andamento dei lavori è rappresentata dalla differenza che si trova nell'ultimo esercizio 1897-98; nel quale, secondo la tabella annessa alla legge del 1888 si sarebbero

dovuti spendere 34 milioni, mentre noi proponiamo che se ne spendano 37; vale a dire che nell'ultimo anno del decennio avremo un ritardato stanziamento di soli 3 milioni, e non si andrà oltre l'ultimo termine prestabilito.

Non è poi esatto che si trasporti dal Parlamento nelle aule ministeriali la determinazione delle somme che sono da spendere per ciascuna linea nei singoli esercizi. Sarebbe minore la lode meritata dalla Giunta del bilancio di quella che le abbia dato l'onorevole Marchiori se le cose fossero così; ma secondo la modificazione proposta dalla Giunta generale del bilancio, e che il Governo non ha avuto alcuna difficoltà di accettare, in ogni anno il Governo deve proporre nel bilancio di previsione alla Camera il riparto della somma, prima di 65 e poi di 60 milioni, fra ciascuna linea; dimodochè il giudizio su ciò che convenga di fare è lasciato al Parlamento; e nelle aule ministeriali non si faranno che proposte.

L'onorevole Marchiori ha detto che anche la legge del 1879 aveva indicati gli stanziamenti per ciascuna linea, ma che poi questi stanziamenti si confusero con pregiudizio di alcune linee e beneficio di altre; ed ha espresso il timore, che questo sia per accadere per effetto di queste modificazioni alle tabelle della legge del 1888.

Ma egli certamente ricorda oltre la legge del 1879 quella del 1882. È quest'ultima che rese possibile l'inconveniente da esso lamentato, perchè permise di fare un solo capitolo di tutte le somme che venivano iscritte per opere ferroviarie; e ne veniva di conseguenza che, siccome la legge di contabilità non pone limiti insuperabili alla spesa, per parte del potere esecutivo, se non dentro i confini di un capitolo; dal momento che nel capitolo stava la totalità della somma, era perduta la garanzia degli stanziamenti per una linea od un'altra.

Ora noi niente di questo proponiamo di fare. Noi proponiamo anzi, che la destinazione delle somme assegnate per le costruzioni ferroviarie, capitolo per capitolo sia mantenuta non solo, ma che sia repartita per ogni linea secondo l'andamento dei lavori, e non con criteri che nel corso degli anni necessariamente falliscono.

L'onorevole Marchiori ha detto (se non ho male compreso) che egli avrebbe preferito che il Governo avesse preso una risoluzione eroica; vale a dire quella di domandare un prolungamento del termine entro il quale si dovrebbero compiere le linee. Ma fortunatamente non v'è bisogno di questo; il bilancio consente di costruire l'insieme di queste linee e di completare il nostro sistema

ferroviario nel tempo stabilito dalla legge del 1888; e se una od altra linea potrà essere ritardata nel suo compimento, altro potranno essere anticipate, sicchè vi sarà un compenso; nel complesso non vi sarà alcun danno, ed ai grandi bisogni dell'economia nazionale, ai quali soddisfanno le ferrovie, sarà ugualmente provveduto.

L'onorevole Marchiori poi accennava ad un concetto, il quale può essere sostanzialmente giusto e quanto più è giusto, è un peccato che in addietro non sia stato mai messo in pratica; il concetto cioè che non sia economicamente, nè tecnicamente, nè finanziariamente necessario od opportuno che tutte le linee abbiano lo stesso tipo, in ispecie lo stesso scartamento.

Io credo che alcune delle linee comprese nelle tabelle A e B della legge del 1888 potevano essere fatte con un tipo più economico, in ispecie per rispetto allo scartamento; ma ora, per le linee che sono in corso di esecuzione anche se mi mettessi a studiare potestà trasformazione, non la potrei più fare; e per quelle poche che non sono in corso di costruzione non otterrei probabilmente altro risultato, all'infuori di quello di ritardare il cominciamento dei lavori, cosa non desiderata nè dall'onorevole Marchiori, nè da alcun altro della Camera.

Egli poi diceva che, adoperando la somma di 50 milioni assegnati, ripartitamente in quattro anni, dal numero 40 della tabella A, annessa alla legge del 1888, per soddisfare differenze di liquidazioni e transazioni di vertenze anche per le linee, non comprese nella tabella stessa, mancheranno poi i fondi per le altre che vi sono comprese.

Questo può accadere benissimo; anzi io stesso dichiarai altra volta, e torno a ripeterlo oggi, che la somma assegnata a ciascuna linea dalla tabella A o dalla tabella B della legge del 1888, indipendentemente da differenze di liquidazioni e da sanzioni di vertenze, per alcune e forse per la maggior parte di esse non basterà; e che quindi sarà necessario che il Governo chieda al Parlamento nuovi fondi.

Io però non credo che sotto il titolo di differenze di liquidazioni e transazioni di vertenze, possa esser messo il costo di un tronco di linea, il quale preventivamente superi quel complesso di spesa, che, secondo la legge del 1888, era dato a quella linea.

In ultimo egli mi diceva: badate di curare gli interessi, che sono più particolarmente a voi affidati, rendendovi meno sollecito di ciò, che può interessare il ministro del Tesoro.

Io non la capisco veramente questa proposi-

zione perchè credo che fra i vari ministri, fra le varie funzioni del Governo, non vi debba essere antagonismo, sibbene armonia ed una specie di solidarietà. Lo dissi già altra volta; sarebbe una cattiva politica quella di occuparsi di lavori pubblici, senza tener conto delle condizioni finanziarie.

L'assesto del bilancio ed il restauro del credito pubblico sono indispensabili all'economia nazionale; e deve tenerne conto non meno di chicchessia il ministro dei lavori pubblici, il quale deve compiere opere costosissime. Occupandoci di lavori pubblici, senza tener presenti le condizioni delle finanze e del credito, si preparerebbe il paese ad amare e gravissime delusioni.

Quindi io, procurando di non mancare al compito che in particolar modo mi spetta, come ministro dei lavori pubblici, dichiaro che terrò sempre gran conto delle condizioni della finanza; e così facendo credo meritar lode anzichè censura.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gerala.

Genala, della Commissione. Debbo dir due parole, per necessità di cortesia, all'onorevole Marchiori; il quale ha citato dianzi il mio nome e la relazione che feci nel 1888 sulla legge Saracco, e mi chiede qual'è il mio pensiero circa la contraddizione fra quella legge e questa. Il mio pensiero è molto chiaro. Quanto alla riduzione degli stanziamenti, non ho nessuna difficoltà a consentirvi; anzi, se il Governo avesse avuto il coraggio di chiedere riduzioni anche maggiori, le avrei approvate senza esitazione. Ma però ad una condizione: che accanto alle riduzioni ci fosse una tabella che tenesse luogo delle tabelle A e B della legge del 1888, onde non ricadere in quella confusione di linee e di capitoli in cui ci avevano messo le leggi del 1879 e 1882.

In questo disegno di legge, come lo aveva presentato il Governo, era indeterminata la somma annua da spendersi; dicevasi soltanto che non doveva oltrepassare i 63 milioni l'anno; ma dietro una semplice domanda della Commissione del bilancio il ministro del tesoro consentì che la somma fosse determinata come appare dall'articolo 1º, in 65 milioni ne' primi due anni e 60 ne' successivi.

Inoltre il Ministero de' lavori pubblici con l'articolo 1º chiedeva i pieni poteri, onde avrebbe con essi potuto sovvertire le disposizioni della legge 20 luglio 1888. Alle forme rimostranze della Giunta del bilancio, la quale richiedeva una nuova tabella da sostituirsi alla tabella A,

il ministro dei lavori pubblici, rispose che non credeva opportuno di presentarla ma dichiarò che ogni anno presenterebbe una tabella di riparto delle somme nel bilancio di previsione. A me questa soluzione non pare soddisfacente a togliere il pericolo di abusi e gravi inconvenienti amministrativi già deplorati e che condussero appunto al rimedio della legge del 1888; epperò nel seno della Commissione del bilancio votai contro questa parte dell'articolo.

Debbo però riconoscere che l'articolo della Commissione è molto migliore di quello ministeriale. Ma una difficoltà più grande è quella dell'articolo 2° che scompiglia la legge del 1888.

Questa legge stabiliva un fondo di 50 milioni, per servire alle maggiori spese e alle differenze di liquidazione delle strade in essa comprese. E che cosa si fa ora con l'articolo 2°? Si prendono quei 50 milioni e si destinano per la massima parte a pagare le maggiori spese delle 19 linee, per le quali la Camera aveva già accordato nel 1887 non meno di 121 milioni in più dei 121 preveduti con la legge del 1879 portando precisamente al doppio la somma che dappprincipio, si credeva che dovesse bastare a costruirle.

Dunque questa, che è stata presentata come una legge di economie, diventa insieme una legge di maggiore spesa. Ma il modo con cui l'articolo è compilato, non lascia veder chiaro nè l'onere della maggiore spesa che sarà di circa 36 milioni, nè l'arte di farli pagare coi fondi destinati ad altre linee le quali ne avranno più tardi certamente bisogno.

Si prendono i fondi destinati alle linee, contemplate dalle tabelle *A* o *B*, della legge 1888, per darli alle 19 linee, delle quali quella legge non fa nemmeno parola.

Queste si prendono quasi tutto; alle altre non rimane più nulla! Ma anche di ciò nel desiderio di non creare imbarazzi finanziari al Governo non voglio far questione. Accetto tutte le economie proposte; anche quelle che sono soltanto apparenti; anche quelle che derivano principalmente da un'amministrazione che non cammina. Basta citare l'esempio dei residui per spese ordinarie non fatte; l'escavazione ordinaria dei porti fu trascurata a tal segno che si hanno quasi due bilanci non spesi; il che indica o un vizio organico nell'andamento del servizio o l'impotenza dell'amministrazione, o del ministro.

Ma sull'articolo 2 debbo fare un'altra osservazione, anzi due.

Prima di tutto prego il Governo di considerare come le costruzioni ferroviarie fatte diret-

tamente dallo Stato ci fanno troppo spesso l'improvvisata di raddoppiare, e triplicare la spesa, prevista dalle leggi con cui la Camera ha votato le strade.

Per alcune delle 19 linee si autorizza il pagamento di circa 36 milioni, secondo uno specchio che il ministro ha mandato, pur chiedendo che la Commissione non lo pubblicasse. Da esso risulta che 16 milioni circa sono assorbiti dalla succursale dei Giovi e segnatamente dal primo tronco di essa.

Orbene la Camera deve sapere che è una linea di appena 21 chilometri, per cui si erano preveduti, con la legge del 1882 non più di 21 milioni, e con le maggiori spese occorse e che si devono pagare, costerà 84 o 85 milioni!

Vi pare che questa sia una buona amministrazione?

Io avrei gravissime cose da dire, a cominciare dal modo come furono fatti i progetti e gli appalti a trattativa privata dal mio onorevole predecessore, fino all'arbitrato finale le cui conclusioni non mi persuadono. Ma non è questo il momento. Cadderò invece; chi di voi avrebbe votato (compresi i genovesi) 85 milioni per avere 21 chilometri di strada? Non si sarebbe dal Governo, dal Parlamento cercata e preferita una soluzione migliore?

Da questo fatto, che non è, purtroppo, isolato, ma che ritrova conferma nella storia di molte altre linee, come della Novara-Pino (che invece di 21, costò 44 milioni), della Gallarate-Laveno (che invece di 6 costò 15 milioni), della Parma-Spezia, della Eboli-Reggio, della Faenza-Firenze, che costano più del doppio del preveduto, il Governo deve trarre un utile insegnamento, e convincersi, per ripetere una frase detta dall'onorevole ministro nella Sotto-giunta del bilancio, che val meglio una cattiva convenzione per costruzione con chi deve poi esercitare la strada, che una costruzione diretta dello Stato.

Nei avremo, per esempio, una linea assai più lunga della succursale dei Giovi, la Genova-Ovada Asti lunga 94 chilometri, con la spesa di circa 70 milioni; 15 milioni meno di quello che costarono i 21 chilometri della succursale, benchè la natura del terreno sia la stessa: e l'avremo nel tempo stabilito dal contratto, senza maggiori spese. Così avremo costruite senza aumento di spesa tutte le strade del mezzogiorno, concesso con la legge del 1888, comprese quelle della Basilicata, che sono difficilissime, e traversano, come l'Avellino-Ponte Santa Venere, e la Roubetta-

Potenza, l'Appennino, in un terreno franoso e dei più ribelli e più difficili.

Passo alla seconda osservazione, sulla quale richiamo — come ho fatto già nella Giunta e privatamente, ma sempre invano — l'attenzione dell'onorevole ministro. Levando da questo capitolo complessivo quella somma di 36 milioni che occorrerà a pagare le maggiori spese per le 19 linee a cui si credeva di aver provveduto con la legge del 1887, non ne resterà abbastanza, per pagare le maggiori spese della linea Faenza-Firenze. L'onorevole ministro ha detto: che dei due tronchi non ancora appaltati su quella linea, ne potrà appaltare soltanto uno e per l'altro dovrà presentare a novembre una legge per chiedere i fondi occorrenti.

Questo non mi persuade punto. Infatti la grossa somma a calcolo di cinquanta milioni da stanziarsi nei primi quattro anni, fu stabilita dalla legge del 1888 appunto per sopperire alle gravi maggiori spese delle linee della tabella A e quindi anche per i tronchi della Faenza-Firenze, che fino d'allora si sapeva che sarebbero costati molto di più del previsto. È dunque obbligo del ministro di prendere ciò che occorre dal fondo dei 50 milioni, e non indugiare gli appalti sia di uno sia dei due tronchi, in aspettazione di una legge che non ha presentato. La legge a parte avrebbe dovuto farsi per autorizzare e pagare le maggiori spese delle 19 linee che non hanno nulla a che vedere con le linee della legge 1883. Ma alla peggio non si usurpi tutto per queste sole e si salvino quei cinque o sei milioni occorrenti per fare l'appalto di tutti i tronchi della Faenza-Firenze. È ingiusto fare la parte del leone a questi ospiti che vengono con la presente legge a portarsi via la dotazione assegnata per le maggiori spese delle altre linee, e in modo da arrestarne il compimento.

Se la linea che rimane sospesa fosse una linea d'importanza locale di 2ª o 3ª categoria, sarebbe meno male, e forse non avrei nemmeno parlato. Ma qui si tratta di una strada di prima categoria, la cui costruzione è stata anche troppo ritardata e male condotta.

L'opera d'arte più importante, la galleria degli Allocchi, attraverso l'Appennino, già appaltata dall'onorevole mio predecessore, e che costò 12 milioni circa, è finita da tre anni.

Da tre anni adunque rimane là inoperosa e deperisce; e frattanto corrono gl'interessi sopra la cospicua somma di 12 milioni senza nessunissimo frutto. Inoltre si sono aperti due tronchi alle due estremità della linea.

Degli altri quattro tronchi, che rimangono a compierla, due sono appaltati, e precisamente i due centrali che mettono capo alla galleria degli Allocchi.

Coi due ultimi, non ancora appaltati, la linea sarebbe finita. Se non che l'onorevole ministro dice che non può appaltarne che uno, e ciò ritarderà indubbiamente l'apertura di tutta la linea.

È possibile inaugurare un programma di lavoro più disordinato e che porti a maggiore sciupio di danari? E perchè dobbiamo ora ritardare l'appalto dell'ultimo tronco e per conseguenza l'apertura d'una linea che si è incominciata a costruire già da otto anni, e per la quale sono state spese decine e decine di milioni, costando essa un milione il chilometro.

A mio avviso s'è commesso un errore togliendo lo studio della linea all'ingegnere Pessione, al quale io l'aveva affidata, e si sono perduti due anni, ma acqua passata non macina più, e io non voglio occuparmi di questo. Mi preme solamente che non si faccia ora un nuovo errore, del quale l'onorevole ministro non potrebbe essere scusato, ritardando l'appalto dei due ultimi tronchi.

Il ministro forse mi risponderà che facendo subito l'appalto del tronco che richiede più lungo lavoro e a novembre quello dell'ultimo che si costruirà più rapidamente, la linea sarà aperta senza indugi, tutta intera nel 1892. Io non convengo con lui, perchè so che in due anni e pochi mesi, il Governo se procede con sollecitudine, può aprire tutta la linea, mentre se indugia ancora ad appaltare uno o l'altro dei due ultimi tronchi, chi sa quando si arriverà alla fine.

Ormai in queste cose ci ho qualche pratica, e ne dovrebbe avere molta anche l'onorevole Finali. Egli ci promette di presentare una legge a novembre; ma a novembre avremo probabilmente una Camera nuova, affollata di questioni sulla validità delle elezioni, di grosse questioni finanziarie, e di questioni politiche; e allora il Ministero non crederà forse più conveniente di fare nuove spese per le strade ferrate. A ogni modo poi ci vorranno sempre cinque o sei mesi prima di avere la proposta di legge approvata dalla Camera.

In conclusione non mi par giusto che una strada di prima categoria, per la quale si sono già spese diecine e diecine di milioni, una strada militare di prim'ordine, rimanga più a lungo incompiuta con due tronchi aperti alle estremità e una grande costosissima galleria nel centro, che non serve assolutamente a nulla.

Quando si discusse il bilancio della guerra, si

fecero notare con parole gravissime la inferiorità in cui l'Italia si ritrova di fronte alle altre potenze nei trasporti militari — soprattutto nella rapida mobilitazione — e gli effetti dannosi che questo può produrre nelle prime battaglie che sono molte volte le decisive, massime per le nazioni come la nostra molto facili a lasciarsi colpire dai primi fatti, che traggono coraggio dalle prime vittorie, e potrebbero lasciarsi deprimere l'animo da una eventuale sconfitta.

Che ne pensa il ministro della guerra? il quale, quando io era su quei banchi, mi sollecitava direi quasi ogni settimana perchè affrettassi la costruzione della Faenza-Firenze e della Spezia-Parma. Perchè rimane ora muto, indifferente? Non riflette egli alla sua grave responsabilità? Perchè si contenta che l'onorevole suo collega dei lavori pubblici, per pagare prima le maggiori spese di altre linee, s'impadronisca di fondi destinati dalla legge a portare a compimento la costruzione della Faenza-Firenze? Io non miro con le mie parole che a venirgli in soccorso e ad agevolargli il suo compito nell'interesse della patria. E mi dispiace che egli sia assente in questo momento, perchè avrei desiderato che potesse parlare, egli che in questa Camera nel 1879 difese calorosamente, per alti interessi militari codesta linea, che mette in congiunzione la Toscana con le Romagne.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole Martini Ferdinando è invitato a recarsi alla tribuna per presentare un disegno di legge.

Martini Ferdinando. Mi onoro di presentare alla Camera, in nome della Commissione da essa eletta, il disegno di legge sui provvedimenti per la città di Roma.

Presidente. Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito.

Seguito della discussione del disegno di legge relativo a modificazione di assegni per opere ferroviarie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Giolitti, ministro del tesoro. Una frase incidentale, ma molto importante, dell'onorevole Genala mi obbliga a parlare. Egli disse che questa legge, per effetto delle disposizioni dell'articolo secondo, si può convertire, anzi si converte, in

legge di maggiore spesa. Ora ecco in quali termini sta la questione. La legge del 1888 contiene una tabella che reparte in un decennio le spese relative alla costruzione delle strade ferrate che lo Stato costruisce direttamente. Al numero 40 della stessa tabella sono comprese le somme a calcolo per differenza di liquidazione e per transazioni di vertenze, ascendenti in complesso a 50 milioni, ripartiti nei primi quattro anni del decennio. Così l'intera somma occorrente per differenze di liquidazione e transazione di vertenze, è iscritta nei primi quattro anni, lasciando interamente senza stanziamento per tale oggetto gli altri sei anni del decennio nel quale la tabella riparte la spesa delle costruzioni ferroviarie.

La proposta contenuta nell'articolo 2 del disegno di legge tende a permettere che con quei 50 milioni si paghino anche le differenze di liquidazione e le transazioni di vertenze relative a costruzioni fatte prima del periodo a cui provvede la legge stessa.

Ora a me sembra che quando con questa somma si provvede ad un pagamento di somme già dovute e quindi a pagamento assolutamente inevitabile (nè l'onorevole Genala può dubitarne) non si possa affermare che questa sia una legge di maggiori spese. È una legge la quale permette di far fronte ad una spesa inevitabile con una somma già stanziata.

Ma io vado più in là, e su quest'argomento trovo in primo luogo che mi parrebbe poco naturale, come interpretazione della legge del 1888, non riconoscere che i 50 milioni non debbono servire solamente alla liquidazione definitiva delle costruzioni ferroviarie indicate nella tabella A; e ciò per una ragione semplicissima. La costruzione delle linee indicate in codesta tabella finisce nel 1897-98 e le somme per differenze di liquidazione e per transazioni di vertenze si stanziavano tutte entro il 1890-91. Ora è evidente che se alcune delle ferrovie comprese in quella tabella non saranno finite se non al termine del 1897-99, le somme stanziante sei anni prima non devono essere destinate a pagare le differenze di liquidazioni e le transazioni relative a tali ferrovie, poichè le spese per liquidazioni e le transazioni rappresentano sempre gli ultimi pagamenti per le costruzioni di ferrovie.

Nè posso essere d'accordo con l'onorevole Genala in un altro punto d'interpretazione della legge del 1888.

Non credo che dalla somma stanziata al numero 40 della tabella A possa prelevarsi qual-

cosa per costruire tronchi di strada ferrata ai quali faccia difetto lo stanziamento fatto dalla legge. I 50 milioni sono stanziati per pagare le differenze di liquidazione e le transazioni di vertenze; qualunque pagamento il quale non abbia per oggetto differenza di liquidazione o transazioni di vertenza non può esser fatto su tale fondo.

Se vi è una strada alla costruzione della quale manchi un tronco e le somme assegnate per la legge siano già interamente assorbite dai tronchi appaltati, io credo che il ministro dei lavori pubblici agisca nel modo più corretto, secondo la legge di contabilità, se prima di fare questi ultimi appalti, viene al Parlamento a domandare i fondi. Il prendere, da somme stanziati per pagar differenze di liquidazioni o transazioni di vertenze, quanto occorra per compiere una linea non sarebbe perfettamente corretto. D'altra parte, l'onorevole Genala converrà, che quando questo fondo fosse consumato per costruire un tronco a cui manca l'assegnamento, mancherebbe poi la somma necessaria per lo scopo al quale la legge ha destinato tale fondo.

Conchiudo che l'articolo 2 del disegno di legge non produce spesa nuova; come il sistema proposto dall'onorevole Genala non produce economia.

Genala, della Commissione. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Genala, della Commissione. L'onorevole Giolitti, come è noto ha una mente molto arguta; e giovandosi del suo acume, si è provato a dire che questa non è una legge di maggiori spese. Ma la cosa è troppo evidente. Ci sono 36 milioni di maggiori spese, incontrate nelle costruzioni di varie linee, e queste maggiori spese che si autorizzano con l'articolo 2, come si pagano? A rigore dovrebbero con una legge speciale accordare fondi speciali; ma qui, per non far apparire che si emettono nuove obbligazioni o rendita, si prendono le spese già prevedute nella legge del 1888 e si stornano a scopo diverso da quello stabilito nella detta legge. Quindi, la maggiore spesa è incontestabile. Ciò che oggi si evita non è la maggiore spesa ma la maggiore emissione di rendita: ecco tutto!

Per colmare una fossa, se ne scava un'altra. Ma non tarderà a venire il tempo che bisognerà colmare anche questa; e allora si dovrà emettere la rendita che oggi non si emette. È un indugio ottenuto, scompigliando alcune disposizioni di una precedente legge; l'onorevole Finali, ha fatto l'economie del bilancio, disfacendo la legge di contabilità e tante altre.

Quando si liquideranno via via i conti con le inevitabili maggiori spese per le strade della tabella A, queste si rivolgeranno al loro fondo di 50 milioni; ma il fondo non ci sarà più, ed allora si dovrà chiederlo al Parlamento con una legge apposita.

Dunque la maggiore spesa c'è; e si autorizza effettivamente fino da oggi; soltanto oggi non autorizziamo altra emissione oltre quelle già autorizzate dalla legge del 1888.

Io che desidero di aiutare il Governo ad assistere il bilancio, non mi oppongo che si faccia così; solo dico: fatelo, ma con misura; lasciate al fondo già stanziato nel 1888 per le maggiori spese delle linee della tabella A, almeno quei cinque milioni che mancano per condurre a termine quella strada di prima categoria e di somma importanza militare che congiunge Faenza con Firenze.

L'onorevole Giolitti dice che non si può prelevare nulla da questo fondo, perchè è necessario destinarlo tutto per liquidazioni e vertenze.

Ma le liquidazioni e le vertenze che han fatto accertare le maggiori spese ci sono già anche per i tronchi costruiti della Faenza-Firenze. Ora in quanto non bastano le somme prevedute e risultanti dai contratti per quei tronchi, è dal fondo dei 50 milioni che si deve prendere quanto occorre.

Io vorrei che l'onorevole Giolitti fosse ministro dei lavori pubblici invece che del tesoro; ed egli avrebbe ben saputo affermare e mantenere questo principio evidente: il solo conforme alla legge.

Invece che cosa si fa? Per le strade già finite, per le quali si può anche indugiare di sei mesi il pagamento senza danno alcuno, o per le quali può il Governo fin da ora presentare un disegno di legge per le maggiori spese, si prendono i fondi assegnati già ad altre linee. E invece per quelle in corso di costruzione, per le quali il non sollecito appalto d'un tronco può recar danno a tutta la linea, lasciando inoperosi i lavori già compiuti, per quelle si rimanda la spesa ad una futura legge!

Non mi par bene; ma ripeto, se occorre si faccia pure così; ma con misura. Invece di prendere tutti i 36, di cui avete bisogno per le 19 linee, prendetene cinque di meno; giacchè pare che cinque milioni bastino per appaltare e a suo tempo pagare l'ultimo tronco della Faenza-Firenze.

L'articolo, come è redatto, conferma la facoltà del Governo di fare così; e l'aggiunta proposta

dal ministro, delle parole " e altre maggiori spese " sgombra ogni possibile dubbio. E infatti sono maggiori spese (e di che gravità!) tutte quelle della succursale dei Giovi?

Del resto, dal punto di vista del bilancio, all'onorevole Giolitti dev'essere indifferente che a novembre si presenti una domanda di cinque milioni per pagare ciò che occorre alla Faenza-Firenze, o per pagare ciò che occorre per la succursale dei Giovi.

Mi pare che Ella intenda interrompermi dicendo: non consentirò che se ne presenti nessuna. Ma allora andrebbe contro alla promessa che in nome del Governo ha già fatto un suo collega.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Giolitti, ministro del tesoro. Mi permettano una parola sola per dire che il mio concetto è stato unicamente questo: è più urgente pagare i debiti dipendenti da lavori già fatti, che pensare ad appalti nuovi.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Dirò brevi parole in risposta alle osservazioni dell'onorevole Genala.

Innanzitutto ricorderò (e me ne può rendere testimonianza l'onorevole Vacchelli così diligente relatore dello stato di previsione per il 1890-91 del Ministero dei lavori pubblici) che fin dalla presentazione di quello stato di previsione, fatta in novembre passato, io esposi la tesi, di poter disporre delle somme portate nel numero 40 della legge 1888 anche per le linee comprese nella legge del 1887; e dissi le ragioni per le quali io credeva che non ne fosse limitato l'uso per transazioni di vertenze e differenze di liquidazioni riferibili soltanto a linee comprese in quella legge.

L'aggiunta poi " e maggiori spese " che io ho chiesto fosse fatta alla formula " differenze di liquidazioni e transazione di vertenze " io l'ho desiderata ed ho avuto piacere che la Giunta del bilancio l'abbia accettata, soprattutto in relazione ad alcune obiezioni che il Governo trovava presso la Corte dei conti; la quale osservava che oltre alle transazioni di vertenze e differenze di liquidazione, vi possono altresì essere e vi sono opere non considerate nei contratti d'appalto.

Supponete, ad esempio, che una ferrovia sia stata appaltata con un percorso tutto allo scoperto, e che poi, o per instabilità del terreno o per altre ragioni, nel corso della costruzione si deliberi una variante che importi quattro o cinquecento metri di galleria; supponete che costruendo si trovi neces-

sario, inevitabile fortificare con muri di sostegno le rive in trincea per mezzo alle quali scorre la strada ferrata; supponete che nel contratto di appalto si sia stabilito il prezzo di un'opera in base ad una profondità di fondazione di sei metri, e che poi il ponte od il viadotto richiedano invece una fondazione di otto, dieci, o più metri. Ecco i casi nei quali si hanno le maggiori opere e le maggiori spese per le quali si estende al Governo la facoltà di usare del fondo dato dall'articolo 40 della tabella A, facoltà richiesta dal Governo e, come ho già detto, consentitagli dalla Giunta del bilancio. Ma il comprendere in quella locuzione di maggiori opere e maggiori spese anche una linea od un tronco di linea nuovo, non credo che sia un significato facilmente ammissibile.

L'onorevole Genala ha detto che questa che si domanda è facoltà di fare una maggiore spesa. Sarà forse vero, pigliando la sua proposizione in relazione alla legge di contabilità; ma purtroppo non è una maggiore spesa che si voglia fare, bensì è un debito che esiste e che bisogna soddisfare.

Debbo poi osservare all'onorevole Genala, che anche stando rigorosamente ai termini del n. 40 della tabella A, bisognerebbe pur sempre provvedere alle maggiori esigenze di costruzione per ciò che riguarda la Faenza-Firenze. A quel fondo per essa dovrà attingersi abbastanza largamente, per differenze e transazioni, indipendentemente dalla costruzione dell'ultimo tronco, intorno al quale fui interrogato in questo ramo e nell'altro del Parlamento. Ripeto oggi quello che ho già dichiarato, cioè che per l'ultimo tronco mi occorreva chiedere nuovi fondi; ma dichiarai nello stesso tempo, che siccome i due tronchi che restano da appaltare hanno differenti difficoltà tecniche di costruzione, nel dare la preferenza all'uno o all'altro, avrei prescelto quello che presentava maggiori difficoltà, appunto perchè potessero essere compiuti nello stesso tempo.

Per modo che io oggi ho ancora la persuasione, che nel 1892, anche seguendo il sistema da me propugnato, possa la linea Faenza-Firenze essere aperta interamente al pubblico esercizio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Permetta la Camera alcune brevi parole, dovendo rilevare alcune osservazioni dell'onorevole ministro; se non lo facessi parrebbe che io riconoscessi erronei i miei giudizi e le mie considerazioni.

L'onorevole ministro ha detto: come volete che noi manteniamo gli stanziamenti delle tabelle così

come allegati alla legge del 1888? Pretendete alla virtù profetica in questa materia degli stanziamenti.

Virtù profetica dopo 12 anni? A dire la verità, dopo così lungo tempo di lavori e di studi, (e notate che alcune linee della legge del 1879, erano state studiate precedentemente), non è il caso di parlare di virtù profetica, ma di stretto dovere nell'amministrazione di fare delle giuste previsioni. Egli ha soggiunto: ma vedete esattezza! Si sono perfino stanziati per la linea al n. 3 della tabella *B* centesimi 39, mentre per due tronchi non si avevano i progetti definitivi.

Andiamo, via! Mi pare che l'osservazione non sia molto efficace, nè molto degna.

Per quella linea si avevano tronchi costruiti, tronchi con progetti definitivi, tronchi con progetti di massima. I centesimi appartengono ai tronchi con progetti definitivi.

Del resto ciò che disse il ministro che dimostrerebbe?

Che l'amministrazione dei lavori pubblici ha studiato ben poco, e così le Società, e che si continua, se è esatta l'osservazione del ministro, sulla stessa via.

Sono stato lieto che l'onorevole Genala abbia, con la chiarezza della sua mente, espresso più felicemente il concetto che io aveva adombrato, cioè la differenza sostanziale fra le tabelle da allegarsi ogni anno al bilancio, e perciò variabili, dalle tabelle della legge, a modificare le quali deve concorrere con piena efficacia anche il Senato.

Il ministro ha affermato che i titoli per le licitazioni private stabiliti dalla legge del 1888 erano titolo di Stato, come è titolo di Stato, quello che vi si è sostituito.

Mi permetta, c'è una differenza e grossa. Dissi già, il titolo provvisorio non potersi confondere col titolo definitivo, soggiunsi non potersi modificare la legge per effetti non buoni prodotti dal titolo provvisorio, altri e differenti si avrebbero dal titolo definitivo, concludeva, attendiamo.

Quanto alla differenza tra il titolo prescritto dalla legge del 1888 e quello ultimamente creato, sta in ciò, l'uno è un certificato intestato all'appaltatore, l'altro un vero titolo di Stato.

Il titolo definitivo doveva servire, approfittando della disposizione dell'articolo 171 del Codice di commercio, a deposito nella Cassa depositi e prestati per la emissione di obbligazioni. Un'operazione con procedimento simile a quello seguito dalla Società per le ferrovie sarde.

Sicuramente la garanzia dello Stato c'è sempre,

ma l'operazione finanziaria è diversa. Non dico ora che il sistema fosse buono o cattivo, affermo che era un sistema differente, e che per il credito dello Stato è stato un danno abolirlo. Sugli effetti del titolo provvisorio aveva i miei dubbi; ma il titolo definitivo avrebbe giovato, e credo errore averlo abrogato.

Il ministro ha preso pretesto dalle mie parole per chiudere con una dichiarazione di principii in fatto di solidarietà ministeriale e di finanza. Mi ha così apostrofato: l'onorevole Marchiori crede che il ministro dei lavori pubblici non debba sentire i bisogni della finanza e non debba essere solidale col ministro del tesoro? Non ho mai detto una eresia di questo genere, onorevole ministro, nè mai la dirò. Posso essere poco felice nelle espressioni; ma non al punto che esse snaturino pensieri radicati chiari nell'animo mio.

Io non posso ammettere che il Governo non rappresenti una unità; auguro anzi che sia sempre e più vivamente dimostrata la sua unità di indirizzo e che si espliciti in ogni servizio, in ogni parte del paese.

Non posso ammettere che un ministro vada per una via ed altro per altra, nè che il programma del ministro del tesoro, che riguarda tutta la gestione dello Stato, possa essere diverso da quello di taluno dei colleghi, e specialmente da quello del ministro dei lavori pubblici, che è tanta parte, col proprio bilancio, del bilancio generale dello Stato.

Spiegherò il mio pensiero. Credo che Ella, onorevole ministro, abbia il fermo proposito e la viva speranza che le sue proposte corrispondano a vere economie; vede, vorrei ingannarmi, ma dubito che per i servizi andremo incontro a dei guai e presto. Ella dovrà chiedere dei nuovi stanziamenti, perchè vi sono delle necessità alle quali bisogna assolutamente provvedere, e si impongono.

Quanto alle opere, alle ferroviarie specialmente, l'avvenire sarà aggravato di molto, di molto più di quanto oggi si crede di economizzare.

Il ministro ha anche voluto esprimere un giudizio che personalmente in certo modo mi tocca, sebbene la mia partecipazione al Governo sia stata modesta.

A proposito delle economie da me proposte, ha osservato che però le mie idee non furono mai seguite, non furono adunque seguite neanche nel periodo che io fui al Ministero dei lavori pubblici. Gli rispondo che ogni giorno ha il suo compito, e che il periodo Saracco fu periodo fecondo; a lui in momenti più tranquilli i coordinamenti sagaci.

Del resto ho ricordato anch'io che ci sono delle linee in costruzione, le cui modalità di costruzione il ministro non può modificare, ma ce ne sono molte non ancora cominciate a costruire, per le quali con uno spirito di economia oculato, e soprattutto procurando che il Ministero dei lavori pubblici svolga una azione efficace e costante, si possono ottenere dei considerevoli risparmi.

È bene poi che il paese si avvezzi a vedere nelle ferrovie, non un istrumento di decoro o di lusso, ma un'istrumento di operosità e lavoro.

Non ho poi accennato, perchè era inutile fare della storia retrospettiva, al concetto di costruire le linee a scartamento ridotto. Magari avessimo seguito questo indirizzo! Se l'avessimo seguito, fino dai primi tempi, vi sarebbero regioni, servite potentemente dalle ferrovie, e si sarebbe raggiunto l'altro obiettivo, di rendere meno vivo il dissidio tra le linee secondarie e le principali.

Le secondarie avrebbero compiuto la loro funzione di affluenti e non avrebbero preteso alla concorrenza con le linee principali. A questo riguardo, io prego il ministro dei lavori pubblici, a studiare il modo di spingere le Società a rendere più snodato il servizio sulle linee secondarie, sicchè con opportuni orari, con tariffe, con facilitazioni di ogni genere sieno servite le regioni dalle medesime attraversate per modo da soddisfare ai bisogni delle popolazioni sicchè sieno allontanate dalla aspirazione a concorrenze che perturbano il traffico sulle grandi linee, su cui deve correre veloce la grande fiamma del commercio del nostro paese verso l'estero.

Ho voluto solamente chiarire alcune mie proposizioni cui il ministro dei lavori pubblici aveva dato un colore diverso, e un diverso significato da quello che era nei miei intendimenti.

Presidente. Onorevole Vacchelli, ha facoltà di parlare.

Vacchelli, relatore. Non rientrerò nella discussione omai già dibattuta: e solamente a questa ultima considerazione dell'onorevole Marchiori, circa le linee da costruirsi a scartamento ridotto, debbo osservare che lo scartamento ridotto è una costruzione possibile per linee di secondaria importanza che debbono correre nelle montagne.

Sarebbe impossibile ammettere lo scartamento ridotto per alcuna delle linee comprese nelle tabelle A e B della legge del 1888. Ognuno di voi sa benissimo che lo scartamento ridotto non ammette nemmeno i servizi cumulativi, tanto che oramai perfino i tram, appena è possibile, cercano di avere lo scartamento eguale a quello delle fer-

rovie ordinarie. E certo, ripeto, per l'importanza che hanno tutte le linee delle tabelle A e B non è ammissibile di costruire nessuna di queste a scartamento ridotto.

Ma io ho poi domandato di parlare per una dichiarazione che, dico il vero, mi è dispiaciuta, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. La Commissione del bilancio, circa al gravissimo tema dell'uso dei 50 milioni per le linee della legge del 1887, ha accolto interamente la proposta del ministro limitandosi soltanto a fare una raccomandazione: che per le linee d'interesse militare, (vale a dire per la Faenza-Firenze, poichè per la Parma-Spezia credo che poco su poco giù potranno bastare i fondi assegnati) si vedesse di trovare un margine in questa somma di 50 milioni per far fronte alle maggiori spese. Noi ne abbiamo fatta soltanto una raccomandazione, per non metterci in diretto contrasto con dichiarazioni che il ministro aveva fatto alla Camera, e malgrado la considerazione che lo stato delle cose sarà alquanto mutato, dopo la pubblicazione di questa legge. Perchè invero il ministro dei lavori pubblici diceva: io non credo di poter ricorrere a quel fondo, perchè esso deve servire soltanto per le differenze di liquidazione e per la transazione di vertenze. Ma questo quando si tratta *de lege lata*, ma non *de lege ferenda*. Quando noi avremo approvato questa legge, quel fondo servirà oltre che per le differenze di liquidazione e per la transazione di vertenze, anche per le altre maggiori spese. E se questo fondo deve servire per le altre maggiori spese della succursale dei Giovi, io non vedo proprio perchè non possa servire anche per le maggiori spese della Faenza-Firenze. E qui si noti che, almeno per gli anni prossimi, un margine vi sarà in questo fondo dei 50 milioni, perchè non tutti i 36 milioni di cui noi autorizziamo eventualmente il pagamento per le diciannove linee della legge del 1887 verranno di fatto in pagamento in questi primi anni.

Dalla tabella che ci ha fornito il ministro, abbiamo veduto che sono appena 22 milioni che occorrono subito per pagare i debiti delle 19 linee della legge del 1887, gli altri 14 milioni sono tutti debiti da liquidarsi, sono cose molto lontane, e senza dubbio verrà il tempo di appaltare l'ultimo tronco della Faenza-Firenze prima che occorra di pagare tutte quelle somme a saldo delle 19 linee della legge del 1887. Pure rispettando la dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici circa gl'intendimenti suoi attuali, sono persuaso che egli, di cui conosco quanto sia alto il patriottismo, adotterà giorno per giorno quelle riso-

luzioni che crederà più conformi ai grandi interessi dello Stato. E mi preme di affermare che malgrado l'opinione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, la legge come la facciamo e come la intendiamo noi, gli dà autorità di valersi della somma di 50 milioni anche in quanto possa occorrergli per completare le ferrovie di alta importanza militare.

Genala. Benissimo!

Presidente. Passeremo alla discussione degli articoli.

“ Art. 1. La spesa per le costruzioni ferroviarie indicate nelle tabelle *A* e *B*, annesse alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 verrà così distribuita nei diversi esercizi:

| | | | |
|---------------|----|---------------|---|
| 1890-91 . . . | L. | 65,000,000. | „ |
| 1891-92 . . . | „ | 65,000,000. | „ |
| 1892-93 . . . | „ | 60,000,000. | „ |
| 1893-94 . . . | „ | 60,000,000. | „ |
| 1894-95 . . . | „ | 60,000,000. | „ |
| 1895-96 . . . | „ | 60,000,000. | „ |
| 1896-97 . . . | „ | 60,000,000. | „ |
| 1897-98 . . . | „ | 37,238,357.22 | |

“ Il Governo proporrà nella legge del bilancio di previsione la ripartizione annuale fra le diverse linee della somma assegnata a ciascun esercizio secondo le esigenze dell'andamento dei lavori senza alterare il complesso degli assegnamenti fatti a ciascuna linea colla legge 20 luglio 1888, n. 5550.

(*È approvato*).

“ Art. 2. Colle somme a calcolo stabilite nel n. 40 della tabella *A* annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 sarà provveduto a differenze di liquidazioni, transazioni di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle della legge 20 luglio 1888, n. 5550. „

(*È approvato*).

“ Art. 3. È approvata la spesa di lire 3,300,000; in aggiunta alla somma di lire 2,700,000 data dal capitolo 343 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1889-90 approvato colla legge 29 giugno 1889, n. 6129, per i lavori di innesto di ferrovie complementari nelle stazioni di linee in esercizio.

“ Alle stazioni noverate in quel capitolo si aggiungono quelle di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio.

“ Detta somma sarà iscritta, per lire 1,000,000, nel bilancio dell'esercizio 1890-91 e per il resto

sarà ripartita sui bilanci dei due esercizi successivi. „

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. A seconda delle riserve fatte prima che cominciasse la discussione, pregherei la Commissione e la Camera di consentire queste due modificazioni.

Nel primo paragrafo dove è detto:

“ È approvata la spesa di lire 3,300,000, in aggiunta ecc. „ vorrei si dicesse:

“ È approvata la spesa di 1,000,000 da iscriversi nel bilancio 1890-91, in aggiunta ecc. „

E dovrebbe essere soppresso il terzo paragrafo di questo articolo.

Presidente. Dunque l'onorevole ministro propone questo emendamento:

“ È approvata la spesa di un milione da iscriversi nel bilancio dell'esercizio 1890-91. „

E poi, onorevole ministro, l'articolo continuerebbe come sta?

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sì, signore.

Presidente. Allora l'articolo suonerebbe così:

“ È approvata la spesa di lire 1,000,000 da iscriversi nel bilancio dell'esercizio 1890-91 in aggiunta alla somma di lire 2,700,000 data dal capitolo 343 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1888-90 approvato con la legge 29 giugno 1889 n. 6129, per i lavori di innesto di ferrovie complementari nelle stazioni di linee in esercizio.

“ Alle stazioni noverate in quel capitolo si aggiungono quelle di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio. „

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare per dichiarare se la Commissione consente a quest'emendamento proposto dal Governo.

Vacchelli, relatore. In relazione a quest'articolo, alla Giunta generale del bilancio premeva anzitutto che non si iniziassero nelle stazioni delle opere per le quali non fossero già stanziati i fondi necessari per compierle, perchè, a giudizio della Commissione, non si deve autorizzare una opera se non si delibera su tutta la somma necessaria per eseguirla. Negli studi che erano corsi fra la Commissione del bilancio ed il Ministero, in previsione di certi lavori, la Commissione non aveva difficoltà di aderire che si stanziasse la somma così com'era indicata nel testo dell'articolo formulato dal ministro.

Ad ogni modo quello che alla Commissione preme (e prego l'onorevole ministro di volerlo dichiarare) si è che il ministro con questo milione non inizierà nelle stazioni che quelle opere, che

col milione che gli diamo e con i 2,700,000 lire, di cui già dispone sul bilancio 1889-90, possono essere effettivamente compiute.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. La dichiarazione desiderata dall'onorevole Vacchelli corrisponde ad una tesi costantemente da me sostenuta in Parlamento, e ad una norma quotidiana che tengo nell'amministrazione; vale a dire non impegnarmi in spese se non quando ho i mezzi per soddisfare alle intere opere.

Presidente. La Commissione, dunque, accetta l'emendamento proposto dal Governo, e quindi pongo a partito l'articolo 3 modificato come ho testè letto.

Chi intende di approvarlo, si compiaccia di alzarsi.

(È approvato).

“ Art. 4. Per l'esercizio 1890-91, agli stanziamenti iscritti in bilancio dipendenti dalla tabella A della legge 20 luglio 1888, saranno sostituiti quelli indicati nella unita tabella A.

“ Conseguentemente viene ridotta a 95,273,186 di lire la somma che il Governo è autorizzato a ricavare dalla emissione di obbligazioni ferroviarie per effetto dell'articolo 4 della legge con cui venne approvato lo stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1890-91. „

Si dà lettura della tabella A, che fa parte integrante di questo articolo 4.

Tabella A.

Assegni da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1890-91
pei lavori di ferrovie comprese nella tabella A della legge 20 luglio 1888, n. 5550.

| Num. d'ordine | Indicazione delle linee | Somma |
|---------------|--|-------------------------|
| 1 | Parma-Spezia | 4,950,000. > |
| 2 | Faenza-Firenze | 8,942,578. > |
| 3 | Eboli-Reggio | 572,740. > |
| 4 | Casarsa-Spilimbergo-Gemona | 1,000,000. > |
| 5 | Cosenza-Nocera-Tirrena | 2,500,000. > |
| 6 | Gozzano-Domodossola | 350,000. > |
| 7 | Cuneo-Ventimiglia | 3,723,368. > |
| 8 | Macerata-Albacina | 482,671. > |
| 9 | Avezzano-Roccasecca | 1,150,000. > |
| 10 | Benevento-Avellino | 887,496. > |
| 11 | Taranto-Brindisi | 100,000. > |
| 12 | Messina-Patti-Cerda | 894,137. > |
| 13 | Siracusa-Licata | 148,339. > |
| 14 | Aulla-Lucca | 3,000,000. > |
| 15 | Parma-Brescia-Iseo | 3,000,000. > |
| 16 | Bologna-Verona | 500,000. > |
| 17 | Ferrara-Ravenna-Rimini | 570,878. > |
| 18 | Salerno-San Severino | 2,470,000. > |
| 19 | Ceva-Ormea | 662,640. > |
| 20 | Macerata-Civitanova | 71,458. > |
| 21 | Borgo San Donnino-Cremona | 1,542,093. > |
| 22 | Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano | 2,500,000. > |
| 23 | Somma a calcolo per differenze di liquidazione, transazione di vertenze e maggiori spese | 25,000,000. > |
| 24 | Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piacenza, 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 | 531,607. > |
| | Totale . . . | 65,000,000. > |

Presidente. Su quest'articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io sono fra coloro che hanno veduto a malincuore il presente disegno di legge: perchè mentre la legge del 20 luglio 1888 ci dava assegnamenti stabili, pei quali le somme destinate alla costruzione di ogni singola ferrovia erano stanziata in modo intangibile, d'ora innanzi non lo saranno più se questa legge sarà approvata.

L'onorevole ministro aveva chiesto la facoltà di poter cambiare questi stanziamenti con decreto reale; la Commissione del bilancio ha ristretto alquanto le sue domande ed ha voluto formare una nuova tabella da sostituire pel corrente esercizio a quella che era annessa alla legge del 1888; ma oltre a questo ha concesso che gli stanziamenti delle somme per costruir le diverse ferrovie dal 1891 in poi si possano fare per legge di bilancio.

Questo io temo che possa ritornarci in quello stato di disordine (dico disordine parziale), in cui la costruzione delle ferrovie ha versato prima del 1887.

Ognuno di noi rammenta come molte ferrovie, anche di prima e seconda categoria, avessero avuto i loro fondi distratti a favore di altre ferrovie le quali, secondo l'ordine della legge del 1879, non avevano certo una preminenza. Eppure, ciò era avvenuto!

La legge del 1887 intese a reintegrare questi fondi che erano stati distratti; e la seguente legge del 1888, a richiesta della Commissione parlamentare, distribuiva questi fondi ad ognuna delle linee che erano da costruire, e ciò per tutti gli anni in cui la costruzione doveva durare. Ora, questa garanzia non l'avremo più; ed io credo che le ferrovie che erano rimaste arretrate, abbiano molto a dolersi del cangiamento che ora, con la presente legge, vien loro fatto.

Ciò detto, verrò più particolarmente a parlare di una di queste ferrovie: cioè della Avezzano-Roccasecca, la quale mi par proprio che si potrebbe chiamare, come un nostro collega chiamava un'altra linea, la Cenerentola delle ferrovie di seconda categoria. Questa ferrovia Avezzano-Roccasecca, se la vogliamo considerare sotto l'aspetto strategico, la troviamo molto importante, perchè essa fu tra quelle designate dalla Commissione di difesa dello Stato, come una delle più importanti. Se la vogliamo considerare sotto l'aspetto commerciale, è pure importantissima, perchè davvero mette in comunicazione ricche contrade con altri luoghi ed altri paesi che di quei prodotti hanno grande bisogno; quindi, credo che essa sarebbe una ferrovia di molto proficuo esercizio. Oltre a questo, essa

fu una di quelle ferrovie per cui le province interessate e molti comuni proposero di anticipare i fondi che era lor debito di contribuire. In fine, la legge del 1879 la mise fra le prime da costruire in seconda categoria.

E con tutte queste cose, o signori, io credo che voi rimarrete meravigliati sapendo che nell'anno di grazia 1890, cioè dopo trascorsi 11 anni, di questa ferrovia siano aperti al traffico nove chilometri e non più.

Ora a questa ferrovia spettava di essere un poco meglio trattata nei tempi nuovi, cioè dopo la legge riparatrice del 1887, doveva essere con più affrettata costruzione ristorata da quel gran torto che le era stato fatto negli anni precedenti.

Ebbene, che cosa è avvenuto? che gli studi si indugiano, gli appalti si rimandano, gli appaltatori stanno dei mesi senza prendere la consegna e por mano al lavoro, ed infine, quasi tutto questo non bastasse, viene la nuova tabella, e pel 1890-91 le toglie tre milioni di quelli che le erano concessi dalla legge del 1888.

Ora mi dicano i miei colleghi se i deputati che hanno l'onore di rappresentare quei luoghi, comunque amici e rispettosi verso l'egregia persona che ora regge il Ministero dei lavori pubblici, non debbano pur tuttavia far sentire le loro alte lagnanze.

Io mi immagino che l'onorevole ministro risponderà quello che ha risposto tutte le volte che ci siamo lamentati di una minorazione di stanziamenti: egli ci dirà che ha dei residui da spendere. Ma, onorevole ministro, io mi permetto di dirle: ma perchè ci sono quei residui? Perchè il ministro non ha fatto tutto quello che si poteva e doveva per sollecitare questi lavori eccessivamente ritardati e quindi è pure una colpa che ci siano dei residui.

E domando un'altra cosa: questi residui passivi sono veramente tutti disponibili nelle casse dello Stato?

Io per me avrei molto maggior voglia di poggiare i miei conti sugli stanziamenti attuali, che sopra gli stanziamenti passati. Spero che questo basti, e non mi sia necessario di trattenermi ulteriormente su questo punto.

Ed infine io le ricordo, onorevole ministro, che ci sono ormai tre tronchi di questa ferrovia da potersi prontamente costruire ed appaltare: il primo di essi è appaltato; per il secondo si hanno già gli studi belli e completi; ed il terzo è molto prossimo ad avere il suo progetto completato, ma comprende una galleria la cui costruzione richiederà certamente molto tempo. Ora, se

Ella ha residui a disposizione, ma, Dio buono! perchè non collocare in queste ferrovie tanto addietrate ed i residui e gli stanziamenti fatti per il 1890-91? Ora se le mie parole, che partono certamente da un sentito lamento delle popolazioni che io ed altri miei colleghi rappresentiamo qui nella Camera, possono avere una qualche eco nell'animo dell'onorevole ministro, io lo preghe- rei istantemente di voler reintegrare il fondo as- segnato alla Avezzano-Roccasecca nel modo che è stabilito dalla legge del 1888 anche per questo esercizio 1890-91.

Onorevole Finali, facciamo che le leggi val- gano a qualche cosa! Secondo la legge del 1888, questa ferrovia dovrebbe esser completata nel 1894. Ma se si diminuiscono i suoi stanziamenti a tre milioni per volta, io credo che tale promessa sarà ben lungi dall'essere adempiuta. Per tutte queste ragioni io supplico vivamente l'onorevole ministro perchè voglia accettare la reintegrazione del fondo per questa ferrovia, come è stabilito dalla legge del 1888, e se egli consente ne' miei giusti reclami, io ho già pronto un emendamento sotto- scritto con me da altri quattordici deputati, che potrà tosto esser votato e gli darà il modo di ri- mediare davvero a tutto il mal fatto a proposito di questa ferrovia. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sardi.

Sardi. Io debbo associarmi all'onorevole col- lega Visocchi per protestare contro questa ridu- zione di stanziamento che si è proposta per la linea Avezzano-Roccasecca; e disgraziatamente debbo riconoscere che sono stato quasi profeta, poichè, quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, parlando sul capitolo 269 che si rife- riva appunto a questa linea, io pregai anticipata- mente l'onorevole ministro di non pensare nep- pure a portare riduzione alcuna a questo stan- ziamento.

Ma pur troppo i miei timori si sono avverati, e la riduzione, o per meglio dire la proposta di riduzione è venuta, ed è venuta in proporzioni terribili; da 4,500,000 lire si è portato lo stan- ziamento pel 1890-91 ad 1,500,000 lire.

L'onorevole collega Visocchi prevedeva la ri- sposta del ministro, che cioè ci sieno ancora dei residui da spendere per questa linea; ed io debbo deplorare che questi residui ci sieno stati, per l'inesplicabile ed imperdonabile lentezza adope- rata nell'esecuzione degli studii e dei lavori.

Quando si discusse il 12 giugno ultimo, di que- sta ferrovia facemmo rilevare all'onorevole mi- nistro la scarsezza del personale che vi è adibito.

Ebbene a me consta che questo personale, mal- grado le belle parole di risposta che allora ci dette il ministro, non è stato punto aumentato, e l'ispettorato generale per poter procedere alla consegna dei tronchi dati in appalto fin da quattro o cinque mesi fa, ha dovuto sospendere, per deficienza di personale, gli studi definitivi dell'ultimo tronco Avezzano-Capistrello.

Ora io domanderei all'onorevole ministro se sia giusto che si ritardino gli studii ed i lavori, e poi si profitti dei residui che risultano per tali ritardi, per poter diminuire gli stanziamenti negli anni venturi.

Io non voglio più oltre tediare la Camera in- torno a questo argomento; ma faccio ancora una volta appello alla giustizia dell'onorevole Finali perchè non riduca gli stanziamenti di questa linea.

Certo mi si dirà che 7 o 8 milioni non si po- tranno spendere in un anno. Ed io rispondo che questo è un circolo vizioso, poichè non essendoci ingegneri e personale sufficienti per ultimare gli studii; ritardandosi gli appalti, e la consegna agli appaltatori; accordando poi proroghe ai termini stabiliti nei capitoli, ne consegue evidentemente che non si consumano gli stanziamenti previsti nei bilanci. Si dia invece una energica spinta a tutto ciò che si riferisce a questa opera, ed allora si vedrà se i danari potranno avanzare. Non aggiungo parola per ora, aspettando la risposta dell'onore- vole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Vacchelli, relatore. Debbo rispondere all'onore- vole Visocchi, che non esiste affatto il pericolo, che le somme destinate, con la legge del 1888, alla linea Avezzano-Roccasecca, possano essere adoperate per altre linee, poichè, già, nell'articolo 1°, che abbiamo votato, abbiamo confermato che deve esser mantenuta tutta la somma assegnata a ciascuna linea non solo, ma ciascuna linea nel bilancio ha un capitolo speciale; dimodochè è im- possibile impiegare i fondi assegnati ad una linea, al pagamento delle opere fatte in un'altra.

Non so poi come l'onorevole Visocchi creda di non poter fare uguale assegnamento, sugli stanzi- menti fatti nei precedenti bilanci e nel bilancio 1890-91. Tanto gli uni quanto gli altri stanzi- menti costituiscono un obbligo per conto dello Stato. E così gli uni come gli altri attingono alla stessa borsa, alla stessa cassa custodita dal mini- stro del tesoro.

La linea Avezzano-Roccasecca ha un complesso di stanziamenti, che, compresi quelli proposti nella tabella, raggiungono a tutto il 1890-91 la somma

di 17 milioni e 600 mila lire. Di questi 17 milioni e 600 mila lire, a tutto il 1890-91, compreso il giugno ora passato, non se ne sono pagati che 10. Restano quindi degli stanziamenti fatti disponibili per pagamento di opere 7 milioni. L'amministrazione spera di non dover spendere tutti questi 7 milioni, anzi calcola di poterne spendere soltanto 3; dimodochè gli stanziamenti supererebbero le previsioni dei pagamenti per questa linea, di 4 milioni.

Ora siccome la legge che facciamo, ha lo scopo di proporzionare gli stanziamenti, all'effettivo bisogno dei pagamenti che si possano verificare, non so davvero come i 93 milioni che si avevano nel bilancio potranno ridursi ai 65 della legge attuale, se non limitando le somme a quelle linee appunto dove si ha già un complesso di stanziamenti eccedenti.

Con questo però non intendo di contraddire alle altre osservazioni fatte dagli egregi nostri colleghi Visocchi e Sardi, che raccomandarono al ministro perchè i lavori si facciano davvero e procedano con sollecitudine.

E ciò faccio tanto più volentieri perchè, ripeto, se il ministro riesce a far lavorare tanto che la spesa pei lavori importi non tre milioni, come sarebbe indicato nella tabella che ci ha comunicato, ma bensì sette milioni potremo pagarli perchè esistono gli stanziamenti disponibili nel bilancio 1890-91.

Spero che queste spiegazioni e quelle altre dichiarazioni che farà il ministro per assicurare che i lavori di questa linea procederanno sollecitamente sodisferanno i nostri colleghi Visocchi e Sardi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sarei veramente lieto se le spiegazioni date dall'onorevole Vacchelli e quelle che io aggiungerò avessero virtù di tranquillizzare gli onorevoli Visocchi e Sardi intorno alla linea Avezzano-Roccasecca, che loro sta tanto a cuore.

Non entrerò negli argomenti trattati dall'onorevole Vacchelli. Dirò solo che la cagione dei ritardi nella esecuzione di questa linea è principalmente da ascrivere alle difficoltà enormi che si incontrano nella sua costruzione; di modo che la somma portata al numero 11 della tabella A annessa alla legge del 1888, benchè molto superiore a quella che da prima era calcolata, sarà insufficiente. Mi ricordo poi di aver detto all'onorevole Sardi, che in occasione della discussione generale del bilancio toccò questo argomento,

due cose: una che io non escludeva la possibilità che, negli stanziamenti nuovi della tabella, potesse essere diminuito l'assegno annuale per la Roccasecca Avezzano; ed aggiungeva che per il compimento di questa linea sarebbe stato probabilmente necessario prima di appaltare l'ultimo tronco, di venire a chiedere al Parlamento novelli fondi.

Ora non si può imputare alla amministrazione pubblica una serie di ritardi, i quali derivano dalle difficoltà enormi, che si sono incontrate nella costruzione delle linee stesse.

I primi nove chilometri in esercizio, se non prendo errore, sono costati il triplo della somma, che era stata da principio messa a calcolo.

Vi sono poi altri tre tronchi, Arce-Arpino, Arpino-Sora, Sora-Balzorano per un percorso di 33 chilometri, che sono in costruzione.

Per il tratto Balzorano-Civita il progetto è pronto e si può fare l'appalto. Ora si utilizza il tempo nello stabilire il tracciato sul terreno e fare le espropriazioni.

Rispetto agli altri tronchi Civita-Capistrello, Capistrello-Avezzano, che si propone da alcuni di riunire in uno, continuano gli studi, non facili per le difficoltà tecniche, che hanno bisogno di essere risolte. Del resto non è esatto che l'intera linea dovesse essere compiuta nel 1894, poichè l'ultimo stanziamento della tabella A è per l'esercizio 1894-95.

Non dubitino gli onorevoli Visocchi e Sardi che, per parte del Ministero dei lavori pubblici, sarà dato, come desidera anche l'onorevole Vacchelli, il maggior impulso possibile al proseguimento di questi lavori.

La cifra di tre milioni, da spendersi nel corrente esercizio, alla quale ha fatto allusione l'onorevole Vacchelli, è una semplice indicazione ragguagliata all'andamento verificatosi negli anni passati di questi lavori.

Oltre la somma di 6,818,000, quasi 7,000,000, che avevamo disponibili al 30 giugno, avremo 1,150,000 dato da questa tabella. Quindi per il 1890-91 avremo 7,968,000 lire, limite alla spesa alla quale si può giungere nel corso del corrente esercizio, avendosi i mezzi di soddisfarla.

Per modo che se, per tutte le linee in corso di esecuzione ho potuto dimostrare alla Giunta del Bilancio ed assicurare la Camera, che le modificazioni degli stanziamenti non apporteranno ritardo all'andamento dei lavori, per l'Avezzano-Roccasecca posso dire che vi è la certezza assoluta.

Quanto al dubbio dell'onorevole Visocchi, del trovarsi o non trovarsi i mezzi per fare fronte alla

spesa; se egli che è tanto esperto nelle cose contabili e nei congegni dell'amministrazione, vorrà riflettervi un poco, vedrà che il suo dubbio non ha fondamento, perchè non si tratta di un fondo di Cassa, ma si tratta di residui passivi. Questi residui non spesi in servizio delle costruzioni ferroviarie, formano un debito del Tesoro rispetto alle costruzioni ferroviarie. E l'onorevole Visocchi, certo, non dubita che il Tesoro possa soddisfare dei mandati di pagamento per 7 od 8 milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io ringrazio l'onorevole ministro e il relatore della Commissione per le notizie che mi hanno dato, ma se da un lato è vero quel che essi dicono cioè che ci sono 7 milioni disponibili e se dall'altro lato avviene che facendo noi istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè si proceda ad appaltare altri tronchi di questa ferrovia, che han progetti belli e approvati, e non lo possiamo ottenere, io vorrei che questi signori mi dessero il bandolo per spiegarmi per qual ragione ciò succeda. Il denaro è lì, la ferrovia da fare c'è, i progetti ci sono e gli appalti non si fanno! Parmi che noi abbiamo tutte le ragioni di dubitare che sia proprio la mancanza di fondi quella che impedisce di compire le opere, non potendo mai supporre che si abbia ostinata avversione per la costruzione di questa ferrovia. Ma l'onorevole ministro diceva che sono le difficoltà tecniche incontrate quelle che hanno fatto indugiare; ed io comprendo che questo possa avvenire. Ma io domando, se queste difficoltà avvengono sul tronco primo, perchè non si può lavorare sul tronco terzo? Perchè non si lavora al quarto? Ma non si va innanzi nè dall'una nè dall'altra parte; quello che è da finire si aspetta anni ed anni perchè fuisca, quello che è da cominciare non si comincia; e così la ferrovia non si farà mai.

Ora, dunque, la conclusione è questa: che io ponendo tutta la fiducia nella parola onesta e savia dell'onorevole ministro, che noi tutti stimiamo moltissimo, mi contento della dichiarazione che egli ha fatto, cioè, che ci sono 7 milioni disponibili, che, con lo stanziamento della legge che abbiamo in discussione, diventeranno 8 milioni.

Mi fermerò dunque a pregare l'onorevole ministro, ora che ha tanti fondi disponibili, di non limitarsi all'appalto di un solo tronco da costruire; perchè io, che sono di quei luoghi, gli ricorderò la vera condizione delle cose; due tronchi sono quasi interamente costruiti per 20 chilometri, e dovranno aprirsi all'esercizio nel prossimo dicem-

bre, ed io prego Dio che ciò non manchi; un altro tronco è appaltato dal gennaio ultimo, ed ancora l'appaltatore non ha avuto la consegna per incominciare i lavori; due altri tronchi hanno il progetto approvato, e non ci sono ancora gli appalti.

Ora, dunque, se egli vuole interamente restituire a questa ferrovia quella sollecita costruzione che le è così ostinatamente mancata dal 1879 fino ad oggi, egli dovrebbe, con un moto accelerato, molto maggiore di quello che si suole usare in simili casi, fare una specie di riparazione, ed affrettarne la costruzione, appaltandone non uno ma tutti i tronchi di cui è pronto il progetto.

Questa è la mia modesta preghiera, e se l'aver ragione vale qualche cosa, l'onorevole ministro dovrebbe in tutto secondarla.

Presidente. L'onorevole Sardi ha facoltà di parlare.

Sardi. Io desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, anzichè tornare ogni volta, a proposito di questa ferrovia, a ricordare alla Camera che i lavori sono costati molto più del previsto, provvedesse meglio al sollecito compimento dell'opera.

Noi abbiamo detto che manca il personale; l'onorevole ministro che nonostante la riduzione di stanziamento proposta, può disporre, in quest'anno, per questa linea, di otto milioni e mezzo, intende o no di mandare il personale necessario ai lavori? Si compiaccia di rispondere categoricamente su questo punto, giacchè non rispose ad una eguale domanda che gli rivolgemmo il 12 giugno.

Se ci sono altri due progetti ultimati e approvati, perchè non si fanno gli appalti? Ecco un'altra domanda. È inutile ripetere che questa ferrovia è costata più del previsto. Tutte le ferrovie sono costate due, tre, quattro e persino dieci volte di più. D'altronde, come già dissi l'altra volta, con la legge del 1888 furono reintegrati i fondi che si credettero necessari per ultimare la linea da me raccomandata.

E se non basteranno, alla fine del 1894, si penserà a provvedere degli altri. Ma le lire 8,500,000 che sono ora disponibili, ammessa anche la riduzione proposta, si potranno o non si potranno spendere entro l'esercizio corrente? Io credo di no, perchè gli appalti non si fanno, e se non si fanno gli studi definitivi, è inutile discutere.

Ci aggiriamo nelle teorie: deploriamo che si è speso troppo; deploriamo i lavori imprevidi; ma non facciamo nulla per compiere le linee.

Con la legge del luglio 1888 si prometteva a quelle popolazioni che per il 1894 la linea sa-

rebbe stata compiuta. Una volta che i fondi ci sono, e ad esuberanza, come dicono l'onorevole relatore e l'onorevole ministro, insisto perchè questi fondi si spendano, e faccio viva preghiera all'onorevole ministro perchè provveda sollecitamente.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Non voglia l'onorevole Sardi fare a me un rimprovero di rispondere le stesse cose a breve distanza di giorni. Ma se egli mi interpella sullo stesso argomento, appunto perchè dal 12 giugno ad oggi corre poco tempo, è impossibile che possa dare una risposta differente da quella di venti giorni fa. Quel che era vero il 12 giugno, lo è anche il 7 luglio.

Ringrazio l'onorevole Visocchi della maggior fiducia che mi è parso abbia dichiarato di avere nelle parole che a lui ho risposto. Ripeto a lui, come dico all'onorevole Sardi che, dentro il limite delle somme disponibili, procurerò di dare maggiore impulso all'esecuzione dei lavori che sono già stati appaltati.

In quanto ai lavori che sono ancora da appaltare posso promettere soltanto di non indugiare l'appalto del tronco Balsorano-Civita, perchè il progetto è pronto per l'appalto, ed anzi si eseguono già tracciato ed espropriazione.

In quanto agli altri tronchi Civita-Capistrello e Capistrello-Avezzano, non posso fare eguale di chiarazione, perchè gli studi non sono compiuti. Ma dichiaro all'onorevole Sardi che se veramente accada che gli studi non si compiano per difetto di personale, del che non ho notizia, farò sì che sia dato in aiuto a quell'ufficio quel maggior personale che risponda al bisogno.

Presidente. L'onorevole Sardi ha facoltà di parlare.

Sardi. Adesso è il caso che io ringrazi l'onorevole ministro, e mi attendo da lui con sollecitudine l'aumento del personale, e l'appalto dei tronchi pei quali gli studi sono già pronti.

Luporini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini.

Luporini. Sarei molto grato all'onorevole ministro se volesse usarmi la cortesia di darmi qualche schiarimento intorno alla linea Aulla-Lucca, i fondi della quale furono diminuiti nel decorso anno, e si propone di diminuire anche nell'anno corrente.

Non ignoro che l'onorevole ministro mi risponderà, che non mancano fondi per pagare i lavori in corso. Questo io lo comprendo benissimo;

ma gradirei di sapere da lui, se, posto che si dovesse procedere agl'appalti di alcuni tronchi che importino una spesa maggiore dei fondi stanziati nei bilanci del decorso anno, e dell'anno corrente, ciò potesse farsi aspettando che i fondi si maturino nei futuri esercizi; o, in altri termini, vorrei sapere se si potrà procedere agli appalti di quei tronchi dei quali sono compiuti gli studi, facendo assegnamento sugli stanziamenti futuri.

Questa è la domanda categorica che io rivolgo all'onorevole ministro, perchè non vorrei che, quando saremo per procedere all'appalto dei tronchi di codesta linea, pei quali sono già compiuti gli studi e che tra pochi giorni saranno trasmessi al Ministero, mi si dicesse: non si può procedere che all'appalto di un solo tronco, perchè, per uno solo, sono assegnati i fondi in bilancio.

Se l'onorevole ministro vorrà compiacersi di darmi in proposito una risposta categorica, glie ne sarò tenutissimo.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Luporini sa bene che tra le linee ferroviarie, le quali aspettavano il cominciamento, vi era la Aulla-Lucca, la quale lo ha avuto solo dal tempo in che reggo il dicastero dei lavori pubblici. Per la condotta dei lavori ho istituito una sede speciale a Lucca, e vi ho nominato un abile direttore ed operoso, togliendolo ai ruoli del Ministero. Ora fra lo stanziamento che si domanda per quest'anno e i residui che abbiamo, per il 1890-91 avremo da spendere poco meno di sei milioni.

L'onorevole Luporini mi dice: Ma non vi è il caso che voi dobbiate tener sospesi gli appalti perchè il loro importo sia superiore a questa somma di 6 milioni? Mi è grato potergli rispondere, che questo suo dubbio lo può cancellare dall'animo suo; perchè il limite agli appalti per costruzioni ferroviarie si deve trovare nella somma complessiva data dalla legge per quelle ferrovie. E siccome per la ferrovia Aulla Lucca la legge ha dato 50 milioni, dovrà correre ben del tempo prima che per eccedenza delle somme autorizzate per legge, faccia d'uopo, chiedere alla Camera autorizzazione di nuovi fondi, a fine di bandire nuovi appalti, se quella somma di 50 milioni non avesse a bastare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini.

Luporini. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e lo ringrazio, ma frattanto lo esorto e lo prego di voler mandare un po' di personale all'ufficio di direzione, perchè quel direttore non fa

altro che lamentarsi del difetto di personale. E questa è la ragione per la quale gli studi relativi a due tronchi, che si dovrebbero appaltare prossimamente, non sono ancora compiuti, sebbene non andrà molto in lungo il compimento di essi.

Presidente. Non essendovi alcuna proposta, pongo a partito l'articolo 4 che include l'approvazione della tabella A di cui fu data lettura. Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Domani, in principio di seduta, si procederà alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Presentazione di una relazione.

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

Giovanelli. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: provvedimenti per combattere la *Diaspis pentagona*.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

Saporito. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: approvazione di convenzione 30 ottobre 1888 fra la Provincia di Trapani e il demanio per modificazioni al contratto 2 aprile 1873, approvato con legge 14 maggio 1876, n. 3112 allo scopo di istituire una scuola pratica di agricoltura.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge per concorso e sussidio ai danneggiati dalle piene dell'autunno 1889.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per concorso e sussidii ai danneggiati dalle piene dell'autunno 1889. Si dia lettura del disegno di legge.

Zucconi, segretario, legge: (Vedi Stampato, numero 180 A).

Presidente. Il Governo accetta la modificazione proposta dalla Commissione?

Crispi, ministro dell'interno. L'accettiamo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luzzatti.

Luzzatti. (Segni di attenzione). Non voglio assu-

mere la responsabilità di ritardare, neppure un istante, l'approvazione di questo disegno di legge; ma sento l'obbligo di ringraziare il Governo, per la presentazione di esso, la Commissione generale del bilancio e il suo presidente per la pietosa fretta con la quale hanno riferito alla Camera.

So che nelle Provincie dove tanti danni e tante miserie le inondazioni dello scorso autunno hanno recato, non si è interamente contenti di questo disegno di legge; ma spero che, quando lo esamineranno con tranquillità d'animo, dovranno riconoscere che se i sussidi non sono esuberanti, c'è quanto occorre perchè le vere miserie possano esser sovvenute; vi è il *minimum* sufficiente.

Rispetto ai danni arrecati a quelle opere comunali, provinciali e consorziali, alle quali il Governo non ha l'obbligo di concorrere, la somma che propone mi par sufficiente, poichè, anche tenendo conto delle denunce fatte dai danneggiati, si tratterebbe di 4 milioni di lire.

Ora è evidente che si può avere ecceduto nelle denunce di questi infortuni; certo, non si è denunziato meno dei danni reali. Il Governo, quindi, riducendo a tre milioni, come gli studi suoi lo hanno portato, la entità di questi danni, promette di concorrervi, sino a un milione e mezzo, cioè nella ragione del 50 per cento. Il che è sufficiente e ha i suoi precedenti nelle leggi del 1882, che non concorsero con maggiore larghezza.

Rimangono i danni ai privati dai quali bisogna eliminare quelli alle classi agiate, le quali debbono rassegnarsi a sopportarli.

Per le classi povere quel concorso della minorazione d'interessi nella somma che è proposta dal Governo mi pare sufficiente ad alleviarne i mali quando i prestiti, poichè si è voluto preferire questo metodo, siano distribuiti con criteri severi e atti ad assicurare che il beneficio riondi proprio a conforto della povera gente e della piccola borghesia agricola.

A questo proposito pregherei l'onorevole presidente del Consiglio, gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro di considerare il precedente dell'82 in cui, per la nomina di quella Commissione reale, che è prevista anche da questo disegno di legge, furono eliminati gli uomini politici, e si ricorse alle Provincie perchè indicassero quali potessero essere le persone più qualificate per poter determinare, con sincerità ed esattezza, l'entità e la qualità dei danni.

Non faccio una proposta; ma ricordo un precedente che ha dato buoni risultati. E qui rivolgo agli onorevoli ministri una domanda che ho già

avuto l'occasione di rivolger loro quando discorsi della situazione della finanza.

Vi sono opere di prima e seconda categoria, che richiedono urgenti riparazioni e nelle quali spendendo a tempo, si finisce non solo a preservare il territorio nazionale, ma anche a preservare la finanza da maggiori guai. So che nel bilancio dell'anno scorso si spese sul fondo di riserva, se non erro, 1,200,000 lire per queste opere. Rinnovo quindi la preghiera di non perdere il tempo per mancanza di stanziamenti.

Urge che quelle opere si compiano. Ho fiducia, anche per dichiarazioni private che ebbi dagli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro, che queste opere urgenti si continueranno; e se mancassero gli stanziamenti si prendano dal fondo di riserva.

Non credo che si potrebbe fare un miglior uso del fondo di riserva che in questo modo; uso legittimato non solo dai precedenti, ma anche dalla qualità dei danni ai quali si vuol riparare.

Intanto la Commissione, nominata dal ministro dei lavori pubblici, per determinare l'entità delle opere più urgenti e il modo col quale possa provvedere avrà riferito, e ritornando qui a novembre potremo esaminare il disegno di legge, che il Governo ci presenterà a tale uopo; senza intanto assumere la responsabilità della protrazione di lavori che hanno carattere di urgenza.

A tale uopo insieme con alcuni amici miei presento alla Camera e prego il Governo e la Commissione del bilancio di voler accettare, un ordine del giorno, che è del tenore seguente:

“ La Camera prende atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici e del ministro del tesoro (perchè io li suppongo favorevoli anche per i discorsi privati tenuti con me intorno a questa materia) che saranno proseguiti i lavori più urgenti di riparazioni resi necessari dalle piene dell'autunno 1889 nelle opere di prima e seconda categoria, valendosi per quanto occorra, del fondo di riserva, in attesa dei provvedimenti che saranno proposti in seguito agli studi della speciale Commissione a tale scopo nominata. „ (*Benissimo!*)

Raccomando agli onorevoli ministri e alla Commissione del bilancio quest'ordine del giorno il quale tranquillerà le popolazioni che si dolgono che questo disegno di legge non provveda abbastanza. A me pare che coordinato quest'ordine del giorno coi sussidi proposti dal Governo, il programma sia intero. Da una parte il Governo prende l'obbligo di continuare i lavori nelle opere di prima e seconda categoria (e si addita il fondo

di riserva come quello a cui attingere i mezzi occorrenti), prende impegno di presentare, al riprendersi dei lavori parlamentari, un disegno di legge relativo a questa materia. Intanto si viene in soccorso ai comuni e alle provincie per quelle opere consorziali che furono danneggiate più particolarmente dalle piene dello scorso autunno e alle miserie più urgenti e più stringenti si provvede con prestiti di favore a saggio ridotto. Certo, questo non è tutto ciò che si può desiderare; ma, nelle presenti condizioni del bilancio credo che anche quelle popolazioni che non si dichiarano sodisfatte dovranno riconoscere che Governo e Parlamento hanno fatto il loro dovere. Bisogna però che anche le popolazioni si abituino a fare il proprio dovere (*Bravo!*), inquantochè se si accettasse in questa Camera il principio che a tutte le sventure, alle quali si può riparare con la previdenza, debba venire in aiuto il Governo, non ci sarebbe più possibilità di mantenere il bilancio in pareggio. E specialmente per quelle sventure, alle quali provvedono le società di assicurazione, se le popolazioni non pensano da sè con la loro previdenza devono rassegnarsi a soffrire le conseguenze della loro imprevidenza.

Queste dure verità bisogna cominciare a dirle perchè altrimenti non ci sarebbe più nessuna possibilità di tenere non il nostro bilancio soltanto, ma qualunque altro bilancio anche più forte, in pareggio! (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.
Mel. Dopo il discorso dell'onorevole Luzzatti il quale, com'è suo costume, ha descritto fondo, benchè succintamente, a tutti i vari aspetti sotto i quali può esser considerata la legge in discussione; e dopo l'ordine del giorno stato presentato, che io ho motivo di credere sarà per essere accettato dal Governo, sarebbe un fuor di opera intrattenere la Camera, il cui tempo è prezioso, con un'altro discorso in favore di questo modesto disegno di legge, che non sarà certamente contrastato da alcuno; per lo che io mi limiterò a fare brevissime dichiarazioni e qualche raccomandazione. Anzitutto sento l'obbligo di ringraziare, come fece il precedente oratore, il Governo, il quale mantenendo (del che io non ho mai dubitato) le fatte promesse, ha, non solo presentato questo disegno di legge, ma fatto in modo ch'esso potesse essere discusso in questi ultimi giorni dei lavori parlamentari. Ringrazio anche l'onorevole Commissione generale del bilancio per la sollecitudine con la quale ha studiato il progetto stesso e ne ha presentata la relazione.

Io non dirò già che questa legge rappresenti

tutto quanto di più e di meglio le popolazioni danneggiate potessero sperare e reclamare in vista ai danni patiti; nè a questo riguardo mi farò ad affliggere un'altra volta la Camera con la descrizione delle miserie cagionate dalle piene ed inondazioni che colpirono la mia Provincia di Treviso; ma dirò invece che quel poco che il Governo va facendo è tuttociò che nelle condizioni presenti del bilancio esso possa fare, dato il bisogno, da tutti sentito e proclamato, delle economie, e dato il proposito serio di voler ristabilire il pareggio del bilancio.

Io accetto adunque questa legge con riconoscenza e come una caparra ed un pegno di quel di più che il Governo saprà e vorrà fare allorchè le condizioni del bilancio saranno ridivenute normali; io nutro lusinga che allora questi concorsi e sussidi, che ora si danno sotto forma di prestiti di favore, potranno essere concessi sotto altro titolo; imperocchè le condizioni dei piccoli proprietari, dei fittajuoli e dei mezzadri, dei quali più particolarmente io mi preoccupo, sono nella mia Provincia, e potrei dire in tutta la parte orientale della regione veneta, veramente miserrime; e tali sono, non soltanto in conseguenza delle inondazioni dello scorso autunno, ma per effetto puranco di una serie di disastri meteorici, di uragani, di nubifragi, di grandini desolatrici e di altre calamità che continuamente colpiscono quelle sfortunate Provincie anche in causa della loro stessa giacitura topografica.

Ora, io vorrei che si avesse un particolare e benigno riguardo alle condizioni specialissime di quelle popolazioni, le quali, giova ripeterlo, non si fanno oggi a reclamare i soccorsi del Governo unicamente perchè siano state danneggiate dalle piene dello scorso autunno, ma anche perchè una vicenda implacata incessante di disastri le ha messe a durissima prova, e nella assoluta impossibilità, per i piccoli proprietari (che vanno pur troppo scomparendo) di sopportare l'onere gravoso delle imposte.

Ed a tal riguardo io son lieto che sia presente l'onorevole ministro delle finanze, perchè gli debbo tributare una parola di ringraziamento e fargli una preghiera.

L'onorevole ministro delle finanze ha preso una lodevole iniziativa; esso ha mandato nelle provincie danneggiate degli ingegneri ad ispezionare le località e a verificare la entità dei danni cagionati dalle piene dello scorso autunno; e questo nello scopo giusto e ragionevole di constatare se sia venuta a mancare, o di quanto a scemare, la pro-

duktività dei terreni colpiti; per poi vedere di sgravare o sospendere le imposte.

Ora io vorrei pregarlo di estendere questo mandato dei suoi ingegneri, incaricandoli cioè di verificare eziandio se la produttività di questi terreni non sia venuta meno, anche in conseguenza di quegli uragani, di quei nubifragi, della peronospera, e insomma di tutti quegli altri flagelli che sono venuti a scemare o a far cessare del tutto il reddito dei piccoli proprietari; imperocchè, quantunque sia vero che lo Stato non deve sostituirsi alle Società assicuratrici; quantunque sia vero che allo Stato non incomba di risarcire i danni dei privati, non è men vero però che lo Stato deve riscuotere la imposta sugli enti che danno un reddito effettivo, reale, e non su quelli pei quali sia venuto a mancare od a scemare grandemente il reddito cui la imposta stessa vuol essere commisurata. E questa preghiera io gli faccio tanto più in quanto nella mia Provincia, che pure anticipò le spese per accelerare le operazioni catastali, queste procedono con una certa lentezza, la quale contrasta con la urgenza di scaricare da indebiti oneri la proprietà e di perequare la imposta.

Ed ora passo a fare due raccomandazioni; la prima, che nell'applicazione di questa legge, il Governo, memore dall'adagio *qui cito dat bis dat*, voglia affrettare per quanto è possibile le pratiche relative alla concessione dei prestiti di favore, affinchè non avvenga che il formalismo burocratico, indugiato infesto, neutralizzi i benefici intendimenti di questa legge attalchè i soccorsi arrivino come quelli di Pisa. Abbiamo pur troppo dei precedenti in Italia pei quali è giustificato il timore che il conseguimento degl'invocati benefici possa venire ritardato dalle lungaggini burocratiche. Pensi il Governo che sono di già scorsi dieci mesi dacchè quelle popolazioni hanno risentito i danni ai quali urge apportare lenimento e ristoro.

E l'altra raccomandazione è questa; che nel reparto ed assegnazione dei prestiti di favore il Governo voglia, mercè la Commissione che sarà per istituire, adottare criteri della più rigorosa giustizia distributiva, non solamente nei rapporti fra Provincia e Provincia, e fra Comune e Comune, ma principalmente nei rapporti fra piccoli proprietari e piccoli proprietari, fra mezzadri e mezzadri, fra fittajuoli e fittajuoli, affinchè non abbiano a ripetersi le lamentele che si verificarono nell'applicazione della legge per gl'inondati nel 1882, la quale ha fatto, non dirò se a ragione od a torto, molti malcontenti.

Dopo questo non ho altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Quattrocchi.

Quattrocchi. Dopo quanto hanno detto i precedenti oratori, a me nulla resta ad aggiungere, pure ho chiesto di parlare, perchè anche dai rappresentanti di altre Provincie si faccia sentire una voce di elogio al Governo, che, con tanta sollecitudine, ha presentato il disegno di legge per beneficio di quelle popolazioni, che hanno sofferto danni dalle inondazioni e dai nubifragi.

Mi permetto, però, di fare una sola raccomandazione al ministro dell'interno ed a quello dei lavori pubblici; ed è quella che inculchino ai capi d'ufficio da loro dipendenti che, nel disbrigo delle pratiche e nell'approvazione dei progetti che dai Comuni verranno loro presentati, usino di tutta la possibile sollecitudine per far sì che ben presto si possa dare esecuzione a quei lavori che dovranno tutelare da nuovi danni quelle contrade che già furono così duramente provate nel novembre scorso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli Roberto.

Galli Roberto. Alcune frasi dette altre volte dall'onorevole Luzzatti, a proposito di questioni elettorali che si sollevano alla Camera, mi offrono l'opportunità di una dichiarazione.

Se parlo, non è che io abbia in pensiero di preparare un fervorino elettorale. Gli elettori i quali hanno veduto i deputati nell'ora del pericolo e che in qualunque momento ebbero prova della operosità, dell'affetto loro, non aspettano queste occasioni per conoscerli, nè possono credere che da un interesse, il quale non sia il pubblico bene, si senta mosso il loro rappresentante.

Del resto, poichè si fecero ringraziamenti, mi associo a quelli dall'onorevole Luzzatti espressi al presidente ed alla Commissione del bilancio. Ma è giustizia di ricordare anche il nome di Crispi, il quale, essendo a Palermo, appena udito dell'infortunio che colpiva principalmente i nostri comuni del Veneto, con la sollecitudine che raddoppia il prezzo dell'opera, assegnò migliaia di lire...

Mel. Io però ho ringraziato il capo del Governo.

Galli Roberto. Onorevole Mel, se ha qualche cosa da dirmi, la prego di alzare la voce, perchè io possa intendere e rispondere...

Presidente. Non badi alle interruzioni, onorevole Galli.

Galli Roberto. E poi, mentre tutti abbiamo la soddisfazione di aver compiuto il nostro dovere, sia lecito a me di ricordare, il capitano che ci ha

guidati sapientemente nell'ardua battaglia, voglio dire Alberto Cavalletto, al quale spetta il gran merito di aver raccolto i documenti, quando pochi se ne occupavano, e di avere affrettato il lavoro del Governo, e di avere esposti, con autorità e competenza indiscutibili, i provvedimenti necessari per riparare alle inondazioni e per soccorrere gli infelici. Mi è caro, a quest'uomo tanto modesto quanto benemerito, dimostrare, con le mie parole, che non si dimentica la sua virtù, anche nel presiedere alla Commissione per gli inondati, ispirata dai sentimenti più generosi e da esemplare patriottismo.

Prego anzi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di ricordare quella chiara e completa relazione che l'onorevole Cavalletto, a nome delle provincie inondate, gli ha presentata.

Nella esecuzione di quanto in essa è raccomandato con franca parola, egli troverà come si possano nell'avvenire impedir le sventure così spesso ricorrenti, e così vaste, così profonde!

Ho udite altre dichiarazioni, vale a dire che sul fondo di riserva da applicarsi a beneficio degli inondati l'accordo fra deputati e Governo è avvenuto. Quando l'accordo è avvenuto c'è forse più bisogno di insistere?

Invece mi si permetta di rivolgere un'osservazione all'onorevole Luzzatti.

Egli finì il suo discorso col dire che le popolazioni debbono anch'esse adoperarsi, che anche esse devono compiere il loro dovere; che non devono star colle mani in mano... e via di seguito. Ma come, onorevole Luzzatti? Non sa che a San Michele del Tagliamento ed a Fossalta fu merito delle popolazioni, se la rotta non avvenne? O crede Ella che alla iniziativa delle popolazioni si possa ricorrere, e parlare loro di dovere, quando si tratta di opere così grandi, come quelle relative ai fiumi?

Solo il Governo può provvedere. Ed è perciò che raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di sollecitare gli studi, per una radicale sistemazione dei fiumi veneti. Con ciò giungeremo a soddisfare le popolazioni le quali potranno lavorare più tranquille; con ciò cresceremo la pubblica ricchezza; con ciò otterremo quella economia nel bilancio, la quale è scossa precisamente dalla necessità di tanti soccorsi, per quanto, come questo, impari alla sventura.

E qui sul finire, a proposito delle ultime inondazioni, una raccomandazione all'onorevole presidente del Consiglio.

A Musile, un comune del mio collegio, il più danneggiato, dove l'acqua giunse ad altezza su-

periore di molto a quella del 1882, avvennero fatti singolari per dolore e per eroismo. Una famiglia di parecchie persone era raccolta in una casa. L'acqua rompe un primo argine, ne rompe il secondo, e, quantunque l'abitazione fosse tutta fabbricata in muro, sotto all'impeto della corrente, si sfascia. Undici persone annegano, senza poter mandare un grido: due, fratello e sorella, si salvano sul tetto. Tentano di fare una zattera, ma l'acqua spezza la zattera e la giovinetta di vent'anni precipita e muore; il fratello nuota a stento aggrappandosi a un albero. Era notte: il fragore dell'acqua irrompente non lasciava udire gemiti o grida. Fortunatamente un cane, aveva, ultimo amico, seguito i disgraziati sul tetto, e rimasto vivo, nuotava affannato, non verso la riva, ma verso la casa di Camin Vincenzo, un compare affezionatissimo del suo padrone. Anche questo fatto sarà forse un giorno ricordato perchè ci sono dei cani, la storia dei quali serve di insegnamento a molti uomini!...

E giunto "Argante", quel cane, dal compare che aveva la casa in situazione più alta, abbaia, guaisce, desta il sospetto della disgrazia. E il generoso contadino, ad onta dell'oscurità e del pericolo, prende una barca, una specie di guscio di noce, ed a fatica spingendola con un palo, corre sul luogo del disastro, dove era la casa dell'amico.

E salva lui; ne vede la moglie aggrappata ad un albero; ma questa vuole che sia prima salvata la cognata ed il cognato — infelici, che avevano visto morirsi sulle braccia il bambino, soffocato dalle acque crescenti! E salva tutti. Intanto un'altra casa crolla lì vicino. Ci sono undici vittime destinate alla morte. Quell'uomo non si stanca mai nel salvare gli altri arrischiando la vita fra i vortici dell'acqua fremente, fra i rami ed i tronchi di alberi, fra le rovine delle case precipitate. E ad una ad una trae, con quel misero guscio, a salvamento le undici persone. Poco più lungi un'altra famiglia disperata lo chiama di continuo; ed egli di volta in volta andando e tornando, anche questa trasporta nella parte sicura dell'argine!...

Ebbene, o signori, per quest'uomo non si propose che una medaglia di bronzo... Ah, poichè non posso dare io una medaglia d'oro, lasciatemi ricordare l'opera sua! Ma informatevi onorevole Crispi, voi che avete l'animo generoso, e riparate a questa suprema ingiustizia; perchè se onore della civiltà è di abolire la pena di morte nei colpevoli, qual merito nel salvare, a rischio della propria vita, tanti innocenti!

E la nazione che riconosce le benemerienze, non

solo compie un dovere ma dà un'incoraggiamento, il quale risponde a quanto vi ha di più elevato nel cuore dell'uomo. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Ringrazio la benevolenza dell'onorevole collega e amico Galli che volle citare la modesta mia persona in occasione di questo disegno di legge.

Sono alieno da ogni ostentazione nell'adempimento dei miei doveri; soddisfare a questi non è merito, e menarne pubblico vanto, o qui parlarne, parmi cosa poco conveniente. Non ho mancato di fare quanto era necessario per dimostrare al Governo la necessità e la giustizia dei provvedimenti invocati dalle provincie e dalle popolazioni danneggiate dalle piene e dalle inondazioni dei fiumi e torrenti nello scorso autunno, e sono ai ministri riconoscente di avervi provveduto, per quanto sinora, loro era possibile; posso dichiarare che, da parte dei ministri, non mancò mai la prontezza, o la volontà nel soddisfare ai veri bisogni dei paesi danneggiati. Devo tributare lode speciale all'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale mi diressi non soltanto come presidente e rappresentante della Commissione dei deputati delle provincie danneggiate dalle inondazioni, ma anche personalmente e con lettere private, indicandogli i bisogni e i provvedimenti più urgenti, e sempre egli mi dimostrò il suo desiderio di venire in soccorso delle popolazioni danneggiate, e di assicurare i paesi da ulteriori pericoli e danni dai quali erano minacciati, per menomati o rovinati ripari, e di assicurare e riparare stabilmente alle arginature dei fiumi.

Nel 1882-83 una Commissione speciale, idrotecnica, nominata dal ministro di allora, fece un lungo ed importante lavoro sui fiumi delle provincie venete, dove l'Adige, il Piave, il Brenta e il Po sono pericolosissimi, e propose i necessari lavori di riparazione e sistemazione delle difese arginali, e credo che le proposte allora fatte sieno state, in gran parte, eseguite. Per le opere che ancora non fossero iniziate o compiute, raccomandando vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici che non ne indugi la esecuzione e il compimento, perchè, pur troppo, l'esperienza del 1868 e del 1872 ci provarono che gl'indugi sono sempre fatali.

Da parte mia ho procurato di additare i pericoli e di raccomandare di prevenire, in tempo utile, gli ulteriori disastri, ma la mia voce qualche

volta fu inascoltata, o mancò il tempo per i raccomandati provvedimenti.

Se fossero stati compiuti i lavori che fin d'allora reputava necessari e che raccomandava, forse molte disgrazie, che, in seguito, sono avvenute, si sarebbero evitate.

Ma, ad ogni modo, devo riconoscere che il Governo nazionale fece quanto era possibile, nei limiti delle forze delle nostre finanze, per assicurare gli argini di quei fiumi, e non fu punto inferiore, in questa parte, anzi fu superiore di molto al Governo cessato; chè se si tenesse conto di tutte le spese, che in un periodo di 40 o 50 anni, furono fatte per i lavori idraulici del Veneto dal Governo cessato, e di quelle che furono eseguite dal Governo italiano, si vedrebbe come il Governo nazionale sia stato più sollecito di quello straniero, e ciò è naturale, nel provvedere alla difesa dei fiumi.

Il Governo nazionale si è sempre interessato alla tutela dei territori minacciati dalle piene dei fiumi; coll'adozione della legge sulle opere pubbliche del marzo 1865 l'azione governativa per le opere di difesa fluviale e per le arginature si è allargata ed estesa a tronchi di fiumi e alle loro arginature che antecedentemente si lasciavano a carico dei Consigli idraulici di difesa.

Concludendo, mentre devo manifestare tutta la mia riconoscenza per l'opera del Governo, debbo, al tempo stesso, esprimere tutta la fiducia che il disegno di legge attuale, sebbene apparisca modesto, avrà la sua benefica efficacia per i bisogni e provvedimenti più urgenti, e si farà certamente opera rassicurante contro il rinnovarsi di ulteriori pericoli se, senza indugio, si condurranno a compimento i lavori che furono proposti dalla Commissione idro-tecnica del 1882-83, nè si trascurerà di eseguire tutti gli altri che i disastri avvenuti nell'autunno scorso dimostrarono necessari e urgenti.

È principalmente necessario, però, di portare molta attenzione sul Reno, ed io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a quest'ora, avrà già disposto, affinchè, rapidamente, si compiano gli studi per la sistemazione di quel fiume pericoloso, perchè sarebbe deplorabile che la provincia di Bologna avesse a soffrire fra breve tempo, disastri uguali a quelli dell'autunno scorso. Dopo ciò non ho altro da dire.

Presidente. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

Giolitti, ministro del tesoro. Come ricordarono i diversi oratori che hanno parlato, i provvedimenti occorrenti per le provincie e i comuni

danneggiati dall'inondazioni dell'autunno 1889, si possono dividere in 3 serie: provvedere alle opere d'indole governativa; sussidiare le opere provinciali, comunali e consorziali; venire in aiuto ai più poveri tra i danneggiati. Come ricordò l'onorevole Luzzatti, nel presente disegno di legge si provvede a questi due ultimi oggetti, vale a dire si danno sussidi per le opere comunali, provinciali e consorziali, e si danno in quella misura che le indagini fatte hanno giudicata strettamente necessaria, poichè pur troppo le condizioni nostre non ci consentono di andare al di là del necessario. Coll'articolo 3 poi si provvede a dare dei mutui, al mitissimo interesse del due per cento, ai più poveri tra i danneggiati, affinchè possano riparare le loro case, i loro beni.

Rimane la terza parte da compiere, quella delle opere governative. Come tutti sanno, sul bilancio dell'esercizio corrente sono già stanziati delle somme molto rilevanti in dipendenza di autorizzazioni di spesa date da leggi precedenti. Il Governo sta studiando tale argomento, e proporrà i provvedimenti necessari. Intanto posso assicurare che se gli stanziamenti portati nel bilancio non bastassero per le opere necessarie e urgenti, appena esauriti i fondi stanziati in bilancio, si provvederà con prelevamenti dal fondo di riserva in quello stesso modo, come ha ricordato l'onorevole Luzzatti, che sono stati prelevati nello scorso esercizio lire 1,200,000.

Io non mi dilungo a rispondere ai diversi oratori. Ho inteso tanto dall'onorevole Galli, come dall'onorevole Mel, come da tutti gli altri, raccomandare al Governo due cose, la sollecitudine e la giustizia. Sono questi due doveri così profondamente sentiti dal Governo, che posso assicurare saranno osservati.

I lavori, le indagini e gli studi saranno fatti dal Governo, prendendo le maggiori garanzie per ottenere la più imparziale giustizia.

Una Commissione sarà scelta, e il presidente del Consiglio mi incarica di dirlo all'onorevole Luzzatti, con criteri ai quali sarà estraneo qualunque concetto politico, affinchè l'opera di essa, esclusivamente umanitaria e di giustizia, sia a tutti accetta. L'amministrazione poi provvederà da parte sua perchè tutti i lavori e tutte le indagini occorrenti procedano con la massima sollecitudine.

Grimaldi, relatore. Accetta l'ordine del giorno?

Giolitti, ministro del tesoro. E siccome l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Luzzatti corrisponde pienamente alle dichiarazioni fatte an-

che privatamente ad alcuni oratori, come corrisponde agli intendimenti del Governo e ai provvedimenti presi, così dichiaro che il Governo lo accetta.

Tale dichiarazione faccio anche a nome del ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Grimaldi, relatore. La Giunta generale del bilancio in quest'occasione, come sempre, ha creduto di compiere nè più nè meno il suo dovere; riferendo con la maggior sollecitudine possibile intorno ad un disegno di legge che provvede in equa misura a legittimi interessi di rispettabili popolazioni del regno. Essa quindi non merita alcun ringraziamento, che attribuisce solamente a squisito sentimento di cortesia degli oratori che hanno parlato in proposito.

La Giunta si associa, d'altra parte, alle dichiarazioni fatte dal ministro del tesoro, e non ha alcuna opposizione da fare all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Luzzatti e da altri dieci deputati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Crispi, presidente del Consiglio. Il Governo, quando avvennero i disastri, mandò quei sussidi che poté ai più poveri fra i colpiti.

In quanto al fatto del Musile, il Governo ne terrà conto, ed ove sia necessario, accorderà quel premio che forse non fu dato in adeguata misura all'eroe della giornata.

Presidente. Do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Luzzatti, ed altri deputati.

Esso è il seguente:

“ La Camera prende atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, e del ministro del tesoro, che saranno proseguiti i lavori più urgenti di riparazione resi necessari dalle piene dell'autunno 1889, nelle opere di prima e seconda categoria valendosi, per quanto occorra, del fondo di riserva, in attesa dei provvedimenti che saranno proposti in seguito agli studi della speciale Commissione a tal uopo nominata.

“ Luzzatti, Rizzo, Chinaglia, Romanin Jacur, Solimbergo, Lucchini Giovanni, Pascolato, Mel, Papadopoli, Marchiori, Chiaradia, Marzin. ”

Il Governo e la Commissione han dichiarato di accettarlo.

Lo pongo a partito.

Chi è d'avviso pi approvarlo, voglia alzarsi.

(È approvato).

Ora passeremo alla discussione degli articoli.

“ Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di un milione e mezzo per concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche, provinciali, comunali e consorziali distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno del 1889.

“ Questa somma da iscriverne nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sarà ripartita in rate eguali in cinque esercizi a cominciare dal 1890-91.

“ I concorsi e sussidi a carico dello Stato, secondo l'entità e natura delle opere, non potranno superare la misura del 50 per cento; ed è fatta facoltà al Governo di dare acconti ed anticipazioni sui medesimi.

“ Le opere sono dichiarate di pubblica utilità ”

(È approvato).

“ Art. 2. Nella parte straordinaria del bilancio del Ministero del tesoro è autorizzata la spesa di mezzo milione, da ripartirsi in rate uguali di 100 mila lire in ciascun esercizio, incominciando dal 1890-91, destinate a concorrere con 2 per cento nella ragione dell'interesse sui prestiti di favore concessi ai piccoli proprietari, fittaiuoli, mezzadri più danneggiati dalle inondazioni dell'autunno 1889.

“ Una Commissione nominata per decreto reale provvederà, secondo le norme da stabilirsi con regolamento, al reparto e all'assegnazione dei prestiti di favore.

“ Il Governo prenderà a tal uopo gli accordi coi Comuni, colle Provincie, colle Casse di risparmio e cogli Istituti di credito per la concessione di detti prestiti. ”

(È approvato).

Domani in seduta pomeridiana si procederà alla votazione a scrutinio segreto di questo progetto di legge.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge elettorale politica.

Presidente. Ora l'ordine del giorno reca: Prima lettura del disegno di legge: modificazioni alla legge elettorale politica.

Si dia lettura del disegno di legge.

Quartieri, segretario, legge. (Vedi stampato numero 149).

Presidente. L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

Crispi, presidente del Consiglio, ministro del-

l'interno. La relazione che precede questo disegno di legge, spiega i motivi pei quali fu presentato.

La nostra proposta è divisa in tre parti: la prima si riferisce alla costituzione degli uffici elettorali: noi estendiamo alle elezioni politiche, il metodo stabilito per le elezioni comunali; la seconda parte si riferisce a ciò che riguarda le incapacità, modificandole secondo il Codice penale; la terza parte finalmente, riguarda una disposizione che parrebbe nuova, quella cioè, che dichiara inleggibili coloro che sono in espiazione di pena.

Questa disposizione mancava nelle nostre leggi, mentre si trova in quasi tutte le Legislazioni dei grandi Stati d'Europa.

Mi limito per ora ad accennare ciò, riservandomi di parlare dopo che avrò udito gli avversari della legge.

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

L'onorevole Torraca ha facoltà di parlare.

Torraca. Veramente io aveva finito per credere che questo disegno di legge non sarebbe venuto in discussione, e mi pareva che mancasse anche l'urgenza dopo alcune dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, il quale ha ripetutamente detto nella Camera, che le elezioni generali politiche non avranno luogo così presto come altri poteva supporre. Tanto è vero, che si è rinviato a novembre il disegno di legge pel riparto del numero dei deputati.

Crispi, ministro dell'interno. Questo non ha a che fare con la questione. (*Si ride*).

Torraca. Il procedimento elettorale ha che fare con le elezioni.

Crispi, ministro dell'interno. Le elezioni ci sono ogni giorno.

Torraca. Farò intanto alcune brevi osservazioni, dirette non ad oppugnare le proposte dell'onorevole ministro dell'interno; ma a dimostrare che sarà bene alcune completarne, altre emendarne.

I primi cinque articoli di questo disegno di legge mirano, come dice la relazione, a viemagiormente assicurare la regolarità delle elezioni, la sincerità del voto e dei risultati elettorali. Purtroppo, comunque la legge del 1882 abbia sancito delle garanzie che non erano in quella del 1860, i tentativi diretti a falsare la volontà degli elettori, sono frequenti. Anche qui, la esperienza ha dimostrato che la prevenzione è più efficace della repressione; e la proposta di nuovi mezzi preventivi, per assicurare la maggior sincerità elettorale, è degna di lode; e l'onorevole presidente

del Consiglio, che ha inteso a ciò per le elezioni amministrative, e v'intende per le elezioni politiche, molto più importanti di quelle, fa opera molto commendevole.

Ma, appunto perchè, come è detto nella relazione, nessuna cautela è soverchia per raggiungere questo scopo, io sono rimasto un po' disilluso sulle garanzie proposte dall'onorevole ministro dell'interno, perchè non sono, non possono essere garanzie egualmente e dappertutto efficaci.

Il metodo che si propone è lo stesso che si è adoperato per le elezioni amministrative: affidare, cioè, ai magistrati la presidenza, la sorveglianza, la direzione delle operazioni elettorali. È un metodo che non è senza inconvenienti pel corso regolare della giustizia, il quale, abbastanza lento in Italia, subisce vere interruzioni nei giorni di elezioni; ma il risultato è stato buono per ciò che riguarda le operazioni elettorali. Tuttavia se è stato buono per le elezioni amministrative, non potrà essere del pari efficace per le elezioni politiche.

Le elezioni amministrative si fanno in giorni diversi e quindi si può distribuire il numero dei magistrati, scarso relativamente al numero dei seggi. Ma le elezioni politiche si fanno in un giorno solo.

Or i magistrati non giungono al numero di 5000 e bisogna escludere i consiglieri di Cassazione e tutti quelli che, per una ragione o per un'altra, potranno trovarsi impediti in quel giorno, sicchè avremo disponibili appena 4000 magistrati, se pure, mentre i seggi elettorali sono 9400. Più della metà, dunque, delle sezioni elettorali non avranno la garanzia del magistrato.

Alcuni dicono: meglio aver poco, quando non si può aver tutto, piuttostochè aver nulla.

Ed io sarei di questo parere, se il vantaggio fosse equamente distribuito. Ma in realtà soltanto 4000 seggi elettorali avranno la garanzia del magistrato; ed oltre 5000 dovranno contentarsi del sindaco, del consigliere comunale, del vice-pretore, del conciliatore, tutte persone, le quali non ispirano sufficiente fiducia; tanto è vero che l'onorevole ministro non ha creduto di affidarsi ad esse, e per ciò ricorre ai magistrati. Sono tutte persone quelle, che, più o meno, possono essere interessate nelle lotte locali e politiche; sicchè l'ineguaglianza del trattamento è evidente.

È possibile rimediarevi? È possibile avere garanzie egualmente e generalmente efficaci? Bisognerebbe mutar metodo.

Ed il primo metodo che viene in mente, ma che desta ragionevoli ripugnanze, sarebbe quello

di non fare le elezioni politiche in un giorno solo. So che vi si è anche pensato, ma credo si sia fatto bene ad abbandonare tale disegno. Gli inconvenienti sarebbero molti: basti dire che nelle elezioni posteriori le lotte sarebbero più acri, l'agitazione si prolungherebbe di troppo, e certe ingerenze diventerebbero più attive, più concentrate.

Ma un altro metodo fu proposto dalla Commissione per la legge elettorale politica, della quale fu relatore prima l'onorevole Zanardelli e poi l'onorevole Coppino. Anche allora si era pensato ai magistrati, ma l'idea fu abbandonata.

L'onorevole Zanardelli osservò nella sua relazione: « anche i magistrati giudiziari come cittadini hanno un'opinione politica. Non sembra quindi conveniente alla Commissione lo avvolgere in queste lotte elettorali la magistratura, la quale sarà tanto più autorevole, rispettata ed onorata, quanto più procureremo con cura generale di non affidarle uffici politici, il cui adempimento inevitabilmente la dà in balia di passionate discussioni politiche. » Ragioni che valevano allora tanto, quanto valgono ora.

Fu quindi proposto un altro mezzo. « Alcune legislazioni, aggiungeva l'onorevole Zanardelli nella sua relazione, come quelle del Belgio, dell'Inghilterra, della Grecia, del Canada, a maggiore tutela dei diritti dei candidati di qualsiasi partito, danno ai medesimi la facoltà di nominare rappresentati propri, i quali in ogni sezione sono aggiunti all'ufficio definitivo. Abbiamo creduto utile per lo stesso provvido scopo di ammettere tali rappresentanti nel nostro disegno di legge. »

E difatti all'articolo 62 era detto: « ciascun candidato alla Deputazione ha diritto ad una rappresentanza ecc. » Perchè questa proposta fosse abbandonata non risulta chiaro dalla discussione: fu, credo, per questioni di modalità, di applicazioni pratiche. La cosa è facilissima nel collegio uninominale, è un po' difficile col collegio a scrutinio di lista; ma forse sarebbe da fare una proposta più radicale, quella di costituire addirittura gli uffici con rappresentanti dei diversi candidati...

Di San Donato. Non è possibile, ci sono delle circoscrizioni dove ci sono venti candidati, ognuno avrebbe diritto ad essere rappresentato.

Torraca. Questo mi pare esagerato. Ad ogni modo, il metodo che ebbe il conforto autorevole di una Commissione...

Spirito. Chiedo di parlare.

Torraca. ... che è legge altrove, e che fu abbandonato, non in seguito a discussione nella Ca-

mera, meriterebbe di essere ristudiato: soprattutto merita di essere ristudiato il problema di ottenere una maggior garanzia generale, senza distrarre i magistrati dal loro ufficio; ed io spero che la Commissione, che sarà nominata per esaminare questo disegno di legge, vorrà ritornare sul grave argomento.

Che se accetterà l'espedito proposto dall'onorevole Crispi, io raccomanderei alcuni emendamenti, e ne accenno due di volo.

Il primo riguarda l'articolo 52. Secondo la proposta ministeriale il presidente della Corte d'appello ed il prefetto debbono mettersi d'accordo. Così si fa nelle elezioni amministrative e fino ad un certo punto s'intende, perchè nelle elezioni amministrative il prefetto designa i giorni nei quali si fanno le elezioni; e poi le elezioni amministrative non hanno quel carattere delicato che è delle elezioni politiche. Ma appunto perchè le elezioni politiche hanno questo carattere molto più delicato, questo accordo col prefetto io vorrei eliminato. In certi casi bisogna almeno ricordare il precetto

« L'arte che tutto fa nulla si scopre. »

È già grave inconveniente che i magistrati siano portati nella calda arena politica, ed il contatto coll'autorità, politica, coll'agente del potere esecutivo può destare sospetti o malignazioni, che è bene evitare. Mi parrebbe sufficiente un accordo tra il presidente della Corte d'appello ed il Procuratore generale.

Un altro emendamento riguarda l'articolo 72, che non è ricordato in questo disegno di legge.

Le elezioni comunali si compiono ordinariamente in un giorno solo ed in uno stesso luogo: lì cominciano e lì finiscono; ma le elezioni politiche non finiscono in un comune. Dalle varie sezioni del collegio bisogna poi andare alla sezione centrale. È vero che non è fatto obbligo ai presidenti delle sezioni di portare essi il verbale alla sezione centrale; è facoltativo; ma questa facoltà vorrei tolta, per non dar motivo o occasione ad un più lungo sciopero nelle funzioni della giustizia. Rimanga il magistrato nella sezione centrale; ma dalle altre sezioni, invece del presidente, vadano gli scrutatori a portare il verbale.

Parrà un emendamento di non molta importanza; ma è utile, mi sembra, per diminuire le difficoltà, alle quali darà luogo questo nuovo compito affidato ai magistrati.

Intorno ai quali, conviene anche riflettere che con questo disegno di legge, noi veniamo ad in-

pedire l'esercizio del diritto elettorale a circa 4000 cittadini fra i più egregi.

Ma passo oltre, o signori, a trattare di un argomento, che qui vedo trascurato ed è di maggiore importanza.

Non è solamente ai seggi, ne' giorni delle elezioni, che bisogna badare, per garantire la schietta espressione della volontà nazionale. Le sopraffazioni, le violenze, le frodi, contro la sincerità del voto, non sono soltanto quelle che si compiono presso le urne, il giorno dei comizi. Spesso anzi la sopraffazione, che lì si tenta o si compie, non è che una specie di rappresaglia contro altre sopraffazioni, che si sono patite nella compilazione e revisione delle liste elettorali.

Bisogna quindi risalire più in alto, onorevole ministro, vicino alla sorgente stessa de' pubblici poteri, e circondare di guarentigie più sicure la compilazione e la revisione delle liste elettorali, perchè in ciò la legge attuale si mostra molto deficiente.

V'è già un certo che di anormale, d'irrazionale in questa compilazione delle liste, che hanno il segreto della vita e della morte dei corpi elettivi.

È come dire che la creatura concorre a fare il creatore; ed è umano che essa cerchi di farlo quanto più può a sua immagine e somiglianza. È potente lo stimolo ad allargare il numero degli amici, a restringere quello degli avversari.

È questo interesse, che prima si concentrava sulle liste amministrative, ora si è riversato, vivissimo, sulle liste politiche, dal momento che queste sono diventate la base delle amministrative. Quindi, tutti gli intrighi e tutte le macchinazioni delle fazioni dominanti prendono oggi di mira l'elettorato politico. Qui è un grave vizio di origine, con una maggiore confusione di quelle due funzioni, che avrebbero dovuto esser tenute distinte, l'amministrativa e la politica.

Si dice: ma, contro l'operato dei Consigli comunali, vi è il reclamo, il ricorso alle Commissioni centrali di appello. Ed ecco dove si verifica la maggiore anomalia. Quanto più la magagna è grossa, tanto più difficile è il venirne a capo. Se io ho a dolermi della iscrizione indebita di 100 elettori, debbo notificare il reclamo a 100 persone; ma se di mille, a mille!

Si direbbe che vi è l'incentivo alle manipolazioni più mostruose, che aumentano la difficoltà del reclamo. E poichè se non vi è reclamo, le liste dalla Commissione centrale d'appello sono senz'altro approvate, così ordinariamente le liste elettorali politiche rimangono approvate tali quali

furono manipolate. È un difetto, ognun, vede gravissimo.

E qui viene in campo una questione che ebbi l'onore di sollevare in questa Camera l'anno scorso.

Rivede le liste elettorali politiche la Commissione centrale d'appello, e, come ho detto, non le rivede se non c'è reclamo. Rivede le liste amministrative la Giunta provinciale amministrativa, la quale ha diritto di iscrivere e di cancellare, anche senza reclamo, di sua iniziativa.

Si sollevò il dubbio: la Giunta provinciale amministrativa può estendere questo suo diritto anche alle liste politiche? Cioè, può cancellare dalle liste amministrative qualcuno che già si trovi iscritto nelle liste politiche?

I pareri furono diversi. L'onorevole presidente del Consiglio opinò per l'affermativa; alcune Giunte provinciali opinarono egualmente per l'affermativa.

Di San Donato. Chiedo di parlare.

Torraca. Altre, invece, ritennero di non avere quella competenza.

La controversia fu portata dinnanzi alle Corti di appello ed anche le Corti di appello hanno sentenziato diversamente.

Per esempio, il giorno 14 ottobre 1889 la Corte d'appello del distretto di Milano dichiarò che le Giunte amministrative hanno il diritto di estendere la revisione anche a coloro, che sono iscritti nelle politiche. Ma lo stesso giorno 14 ottobre 1889, la Corte di appello di Bologna andò in sentenza opposta, dichiarando che le Giunte provinciali amministrative non hanno quel diritto, e che coloro i quali sono definitivamente iscritti nelle liste politiche, debbono essere iscritti senz'altro nelle amministrative.

Disparità quindi di competenza, alcune Giunte provinciali avendo poteri più larghi ed altre avendoli più ristretti; disparità nell'esercizio stesso del diritto elettorale, perchè colui, il quale, secondo la decisione della Corte di appello di Milano, non può votare nel distretto di Milano, potrebbe votare nel distretto di Bologna, in identiche condizioni.

È vero che è intervenuta la Corte di Cassazione, la quale ha statuito secondo che io opinavo, che cioè le Giunte amministrative non hanno diritto a rivedere le liste politiche; hanno l'obbligo, a dir meglio, di accettarle come sono e di inscrivere nelle liste amministrative coloro che sono iscritti nelle politiche.

Ma ciò a che cosa conduce nella pratica?

Ribadisce l'inconveniente grave, che ho denunciato prima, quello che, come sono manipolate le liste elettorali politiche, così rimangono e non

vi è modo di correggerle, non vi è modo efficace di garentirsi dalle falsificazioni e dalle frodi.

Domando perciò all'onorevole ministro dell'interno se egli non creda venuto il momento di correggere la legislazione in questo punto, o unificando il procedimento con le liste, perchè oramai la lista politica e la lista amministrativa fanno quasi tutt'una; ovvero dando un'eguale competenza alla Giunta provinciale ed alla Commissione generale d'appello.

Se questo disegno di legge non fosse venuto in quest'ora stretta, la Commissione stessa, d'accordo col ministro, facilmente avrebbe potuto proporre uno o due articoli per correggere questo difetto, portando garanzie là dove è necessario portarne anche maggiori che non nell'esercizio del voto.

Bene è garantire l'esercizio del voto nel giorno dell'elezione; ma altrettanto almeno bisogna che sia garantita la compilazione delle liste elettorali.

Ma, o signori, lascio questo argomento per venire all'ultimo comma del disegno di legge ministeriale, che solleva delicate questioni d'indole politica parlamentare.

L'articolo 86 della legge elettorale politica enumera i reati per i quali si perde la qualità di elettore e di eleggibile e non si ha diritto a richiederne il riconoscimento. L'onorevole ministro dell'interno mette questo articolo in armonia col Codice penale nuovo, poichè l'articolo vigente era in armonia col Codice penale antico; e fa bene. Credo vi sia qualche deficienza e qualche scorrezione o improprietà di forma; ma non mi arresto su di ciò.

Poichè nell'articolo 86 della legge elettorale politica sono enumerati i reati, per i quali si perde la qualità di elettore e di eleggibile, è bene inteso che per i reati non indicati in quell'articolo, la qualità di elettore e di eleggibile non si perde; talchè colui il quale incorre in uno di questi reati, conservando la sua qualità di eleggibile, può essere eletto e la sua elezione è valida. Tale è lo stato attuale di fatto e di diritto. La Camera non ha mai sollevato alcun dubbio su quella validità. Soltanto si è domandato: la validità della elezione interrompe l'espiazione della pena? Sospende l'esecuzione di una sentenza di condanna?

La Camera, con due recenti voti, ha opinato che l'essere valida un'elezione, od il trovarsi una persona investita del mandato politico, non interrompe la pena e non sospende l'esecuzione di una sentenza.

Elevare a massima generale i voti della Camera su casi particolari, non sarebbe che una logica inversione di metodo, perchè ogni caso particolare si risolve per considerazioni d'indole generale. E se si volessero elevare a massima generale i recenti voti della Camera, la formula dovrebbe essere questa:

“ I condannati per reati, per i quali non s'incorre nella perdita della qualità di elettore e di eleggibile, se deputati o eletti deputati al Parlamento, non possono esercitare il mandato finchè non abbiano espiata la pena. ”

Ma questa massima in conformità dei voti della Camera non ha un valore obbligatorio assoluto. In altri casi la Camera potrebbe opinare diversamente, potrebbe andare in altra sentenza. Sorge quindi la domanda se sia o no opportuno codificare la massima, darle sanzione di legge.

Si può anche discutere intorno a questa opportunità, ma io credo che possa essere grande il vantaggio di troncane tutte le controversie irritanti, incresciose, sorte fin qui per l'interpretazione dell'articolo 86 della legge elettorale e per l'interpretazione del famoso articolo 45 dello Statuto.

In tal caso, ripeto, il comma dovrebbe essere questo:

“ I condannati per reati, per i quali non si incorra nella perdita della qualità di elettore e di eleggibile, se deputati o eletti deputati al Parlamento, non possono esercitare il mandato finchè non abbiano espiata la pena. ”

Questo comma comprenderebbe ogni caso, tanto quello di chi è eletto, mentre è in espiazione di pena; quanto l'altro di chi, mentre è in esercizio del mandato politico, subisce una condanna.

Invece, il comma proposto dall'onorevole ministro è formulato così:

“ I condannati per reati, per i quali non s'incorre nella perdita della qualità di elettore e di eleggibile, non possono essere eletti durante la espiazione della pena. ”

Voi vedete la differenza, onorevoli colleghi! Secondo il comma da me formulato l'elezione sarebbe sempre valida, com'è attualmente; soltanto ne sarebbe sospeso l'effetto. Ma secondo la proposta ministeriale, addirittura sarebbe nulla la elezione.

Or dichiaro che se, in conformità dei voti della maggioranza della Camera, sono disposto ad ammettere una disposizione secondo la prima formula; non vedo l'opportunità, e mi si permetta dire, non vedo la convenienza della proposta come è formulata in questo disegno di legge.

L'onorevole ministro dell'interno dice: biso-

gna evitare i conflitti tra i diversi poteri pubblici. Ed io sono perfettamente d'accordo con lui. Ma quando è stabilito che l'essere deputato o l'essere eletto deputato non interrompe il corso della giustizia, non apre la carcere a chi è dentro, non la chiude a chi è fuori, mi sembra che ogni conflitto tra i poteri pubblici sia evitato.

La giustizia farà il suo corso: nulla potrà arrestarlo.

Se non che, aggiunge l'onorevole ministro, vi è un altro conflitto: quello tra il fatto dell'elezione e l'impedimento nell'eletto ad esercitare il mandato. Il rappresentante deve essere rappresentante attivo; e gli elettori debbono volerlo ed averlo tale.

Ma, io dico, questo conflitto, onorevole ministro, non potrete mai evitare. Quando avete stabilito che non sia eleggibile chi è in pena, e che l'elezione è nulla, avrete voi obbligato gli elettori a non eleggere Tizio o Caio? No di certo!

Con questa differenza, onorevole ministro, che oggi, essendo valida l'elezione, non c'è bisogno di riconvocare il collegio; mentre, colla vostra proposta, l'elezione essendo nulla, probabilmente avrete una seconda, una terza, una quarta elezione, di quelle che si dicono di dispetto, di protesta, di vera ribellione elettorale.

Di San Donato. C'è stata.

Torraca. E perchè vogliamo accrescere questi casi?

Per esempio: venne eletto lo Sbarbaro a Pavia; l'elezione fu ritenuta valida e non si fece altro. Con la nuova proposta, convertita in legge, si sarebbe dovuto annullare quell'elezione, e probabilmente Pavia avrebbe eletto lo Sbarbaro una seconda, una terza, una quarta volta.

Non fo altri casi.

Una voce. Allora non c'era la legge.

Torraca. Ma che, forse, la legge costringerà gli elettori a non votare per questo o per quello?

Temo, dunque, che si fomenti il dispetto, si provochi quasi la ribellione, per lo meno la si faciliti; e domando se ciò sia nelle convenienze del Governo.

Questa considerazione, dal punto di vista politico, mi sembra importante; ma sono ancora più importanti altre considerazioni d'ordine giuridico.

Noi possiamo andare incontro a conseguenze eccessive, e prego la Camera a badarvi.

Innanzitutto, fo un caso che riguarda la classe alla quale io appartengo fuori di questa Camera, la classe dei giornalisti.

Ricordate la proposta dell'onorevole Lazzaro,

tendente a modificare l'articolo 86, per equiparare gli effetti della diffamazione a quelli della calunnia, nel campo elettorale. E ricordate l'efficace risposta dell'onorevole Pellegrini.

“ A questa stregua, diceva l'onorevole Pellegrini, non so qual sorte toccherebbe a Cornelio Tacito, se tornasse in Roma; e nemmeno Paul Louis Courier potrebbe sedere accanto all'onorevole Lazzaro. ”

Ed io potrei citare nomi anche più illustri, e dire che il più insigne monumento della letteratura italiana è un monumento insigne di diffamazione, l'*Inferno* di Dante Alighieri!

Ma lasciamo stare la diffamazione.

Un direttore, uno scrittore di giornale commette un reato politico di stampa, è condannato; è giusto. Ma volete togliergli l'eleggibilità? volete interdire agli elettori la facoltà di eleggerlo, mentre, in sostanza, non gli potete togliere la qualità di eleggibile?

Lazzaro. Se è diffamatore?

Torraca. No, diffamatore. Parlo di reati politici. E poi diffamatore! Quella che si dice diffamazione non di rado è un apprezzamento che può o no essere confermato, onorevole Lazzaro.

Ma io parlo ora dei reati politici di stampa, reati contro l'ordine costituito, voti per la distruzione di esso, ecc. Ed è per essi, che domando se vogliamo sancire la indegnità elettorale.

Ricordo che nel progetto di riforma elettorale politica, in quello che è ora articolo 86, vi era un inciso, il quale escludeva categoricamente i reati politici, inciso, che poi scomparve per ragioni che è inutile ripetere.

Dunque, teniamoci su terreno equo.

Il condannato anche a cinque giorni, per qualunque reato, in quei cinque giorni di pena non potrà essere eletto deputato, secondo la proposta ministeriale! Se è condannato a un mese e magari il mese sta per finire, gli elettori non lo potranno eleggere, e se lo eleggeranno sarà nulla la elezione! In verità questo a me par troppo.

Potrei moltiplicare i casi.

Cito quelli delle condanne per duelli. Sembra che processi per duelli ora non si facciano; ma dovrebbero farsi, ed anche contro di noi. La legge deve essere eguale per tutti. E dato che la legge sia eseguita e il Codice penale abbia vigore anche a tale riguardo, un condannato per duello (e sapete che duelli molto gravi avvengono per cause, non solo non disonoranti, ma spesso onoranti), sarà dichiarato ineleggibile?

Non dico altro, onorevoli colleghi, perchè a me sembra che la cosa parli da sè.

Quindi concludo.

Consento nel concetto dell'onorevole ministro, finchè egli intenda di codificare i voti della Camera. Sia valida l'elezione, sospeso ne sia l'effetto durante la pena o finchè la pena non sia espiata. Ma oltre, fino ad una incapacità generale, non mi sento di andare.

Se vogliamo stabilire una massima di moralità alta, assoluta, cioè che il rappresentante della nazione non deve aver mai violato la legge, nè subito alcuna condanna, stabiliamola pure. Ma con queste massime assolute non si governano i popoli e non si fanno le leggi. Bisogna adottare dei temperamenti, ed è un temperamento la distinzione tra i reati che portano la perdita dell'eleggibilità e i reati che non la portano. Or finchè c'è questa distinzione, e voi non la togliete, finchè rimane il principio, dobbiamo ammetterne le logiche conseguenze. Ed il comma dell'onorevole ministro (se io mi sbaglio, mi correggerà) ci porta ad una contraddizione in termini. Dire: "I condannati per reati, pei quali non s'incorra nella perdita della qualità di elettore e di eleggibile, non possono essere eletti durante l'espiazione della pena", si traduce così: — coloro che, nonostante il tal reato, possono essere eletti, non possono essere eletti, se cadono in quel reato!

Anche per questa incongruenza, che urta contro il principio d'identità, come è chiamato dai logici, va corretto l'ultimo comma del disegno ministeriale, e confido che l'onorevole ministro consentirà in un emendamento. (*Benissimo! — Approvazioni.*)

Presidente. L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

Del Balzo. Farò brevissime considerazioni e saranno anche più brevi, perchè molte delle cose che volevo dire, sono già state dette dall'onorevole Torraca, che mi ha preceduto.

Io credo che il sistema di porre magistrati alla Presidenza dei seggi nelle elezioni amministrative abbia certamente fatto una buona prova, specialmente sotto il rapporto della fedeltà dei verbali e della lettura esatta delle schede. Ma questo sistema, il quale ha fatto un'ottima prova nelle elezioni amministrative, mi pare che se dovesse passare tale e quale ci viene proposto nel presente disegno di legge, porterebbe seco degli inconvenienti.

Le elezioni politiche si compiono in un solo giorno, e ciò è stato detto anche dall'onorevole preopinante. Il numero dei magistrati, e l'ho desunto dalla statistica ufficiale, ammonta a 4831,

inclusi in questo numero anche quelli della Corte di cassazione.

E se a questo numero aggiungete 2 o 2300 vice-pretori avrete un totale di 7,131 magistrati.

E fo notare che i 2000 o 2300 vice-pretori, nello stretto senso della parola, non sono magistrati, poichè non fanno parte dell'organico giudiziario, non sono retribuiti, nè hanno diritto a promozione.

Ma, ammesso pure che i vice-pretori possano strettamente considerarsi come magistrati, abbiamo un totale di 7131 magistrati. Le sezioni elettorali, giusta la statistica delle elezioni del 1886, ammontano a 9653; onde avremmo che ben 2522 sezioni resterebbero senza un magistrato. È vero che l'articolo 51, che poi non è che la copia fedele dell'articolo 66 del testo unico della legge comunale e provinciale, dice:

"In caso di necessità riconosciuta dal primo presidente della Corte potrà anche destinarsi a presiedere l'ufficio il vice-pretore o il conciliatore."

Ma qui già dice: *in caso di necessità*; e poi, mi pare che la eccezione diventerebbe la regola: perchè 2522 sezioni dovrebbero, per forza, esser presiedute o da un vice-pretore o da un conciliatore; e, siccome ho dimostrato che nei 7131 magistrati vanno compresi i vice-pretori, così 2522 sezioni dovrebbero esser presiedute dai conciliatori.

Ora, francamente, finchè si tratta di avere un magistrato alla presidenza del seggio, io comprendo che possa dare un affidamento d'intelligenza e, fino ad un certo punto, di imparzialità; ma il conciliatore generalmente è un cittadino come un altro; egli non può essere immune da tutte quelle passioni popolari, che sono comuni alle altre classi di cittadini; quindi, fra lui e il presidente elettivo, preferisco, cento volte, il presidente elettivo il quale, se non altro, avrà il vantaggio di rappresentare la fiducia elettorale, tanto più che è eletto *illico et immediate*.

Ma, si dice, si potranno prendere i conciliatori da un sito, e mandarli in un altro.

Ora, questo, fino ad un certo punto, potrebbe rappresentare una garanzia; ma, poi, nel fatto, il conciliatore non è che un cittadino qualunque; non è certamente un magistrato nel quale si possa avere tutta la fiducia di una grande intelligenza e di una grande imparzialità; anzi, se per poco si pone mente alle qualità, che sono più diffuse nei conciliatori dei piccoli Comuni, si vedrà che in moltissima parte, non sono che della gente dotata di un grossolano senso comune. Credo

quindi che sarebbe meglio inaugurare un sistema misto, mandando cioè i magistrati dove si può, dove il numero lo consente; e nelle altre sezioni lasciando il presidente elettivo.

Poi, a questo fatto se ne aggiunge un altro. Chi sarà il giudice del sito dove debba presiedere il magistrato e dove debba presiedere il vice pretore o il conciliatore? Questo sarà completamente lasciato all'arbitrio del prefetto e del primo presidente della Corte d'appello. Ora io non voglio dubitare di nessuno, ma trattandosi di elezioni politiche, quante più garanzie noi abbiamo, tanto maggiormente le elezioni saranno sincere.

Aggiungo che avremo con questo sistema 7131 cittadini (e 9150 aggiungendo i conciliatori) i quali non avranno l'esercizio del voto, trovandosi in un collegio diverso dal loro. E allora alle categorie dell'articolo 28 di cittadini iscritti nelle liste, che non possono votare, aggiungeremmo quest'altra categoria di elettori ed eleggibili non votanti per ragione d'ufficio: stabiliremmo così una specie di elettori *in partibus infidelium*.

Vorrei (ed in questo accetto completamente quel che ha detto l'onorevole Torraca) che la designazione dei funzionari, che debbono presiedere le singole sezioni, si facesse esclusivamente dal primo presidente della Corte d'appello; e che il prefetto non ci entrasse affatto poichè parmi che il magistrato possa dare una garanzia maggiore di serenità nella designazione di questi funzionari a presiedere le varie sezioni.

Vengo ad una parte che fu omessa da questa legge, e che sembrami importantissima: della procedura cioè colla quale si compilano le liste elettorali politiche.

Se si trattasse di adottare il suffragio universale, io mi sottoscriverei per primo; io vorrei che votassero anche gli analfabeti; ma non so comprendere come, avendo una legge la quale vieta agli analfabeti di essere elettori, abbiamo invece molti Comuni dove l'analfabetismo regna sovrano nelle liste.

E potrei qui citare una quantità di casi che non menziono per non annoiare la Camera.

Vi è un Comune che nel 1886 non aveva che 500 elettori ed oggi ne ha 2000 sopra una popolazione di poco più che 7000 abitanti. Vi sono Comuni che da 2000 elettori nel 1886 ne hanno 9000 oggi. Potrei citare un Comune nel quale fu iscritto nelle liste l'intero corpo di musica benchè composto di analfabeti (*Ilarità*) col maestro alla testa e così si creò una nuova categoria di elettori sol perchè concertisti. (*Si ride*). Ma la mania di aumentare le liste elettorali di analfabeti, in

quest'anno ha raggiunto il *maximum* del diapason partigiano poichè, siccome nei Comuni si sapeva e si sa che queste liste debbono proprio servire per le elezioni politiche, così assistiamo ad una specie di *steeple chase* elettorale fra i Comuni circa il modo di aumentare straordinariamente le loro liste elettorali. È vero che vi sarebbe il rimedio della denuncia al procuratore del Re. Ma molti prefetti si rifiutano di usarlo, molti altri adoprano quel rimedio per qualche Comune soltanto rifiutandosi per altri secondo la maggiore o minore simpatia politica che il Comune presenta. Ma a questo stato di cose bisogna por riparo: o si dica assolutamente che il suffragio universale accoglie come elettori anche gli analfabeti (ed io sono il primo a sottoscrivere ciò) o, se questo non vogliamo dire, facciamo in modo che nelle liste non figurino come elettori quelli a cui la legge non accorda il diritto all'elettorato. Del resto a me pare che un mezzo semplicissimo ci sia per raggiungere questo scopo: noi non avremmo che a riprodurre nella legge elettorale politica l'articolo 48 della legge comunale e provinciale, che dice:

“ La Giunta provinciale amministrativa può anche iscrivere d'ufficio coloro pei quali risulti da documenti che hanno i requisiti necessari e cancellare coloro che li abbiano perduti o che siano stati indebitamente iscritti quantunque la iscrizione non sia stata impugnata, facendo notificare agli interessati la proposta di cancellazione. ”

In una parola noi non faremmo che accordare alla Commissione provinciale di appello per le liste politiche la stessa facoltà che ha la Giunta amministrativa per le liste delle elezioni amministrative.

Con questo sistema a me pare che la cosa diventerebbe molto facile. Oggi il pretendere che gli elettori possano da sè farsi fare quella giustizia è perfettamente inutile, perchè se si volesse in un collegio elettorale far radiare dalle liste politiche tutti gli analfabeti ci vorrebbero delle migliaia di lire, e poca gente è disposta a fare dei sacrifici di danaro, specialmente quando non lo ha.

Io mi ricordo di aver fatto parte per qualche anno della Commissione provinciale d'appello per le liste politiche, che non è che una specie di ricevitoria di registro e bollo che non fa che mettere la sabbia, e deve assistere indifferente a questa sfilata di liste imbottite di analfabeti, e di altri che non hanno il diritto di essere elettori, e con le braccia al sen conserte deve mettere la firma, sulle liste, e farle passare quali sono.

Questo è uno stato di cose che non può durare perchè da una parte abbiamo la legge scritta, dall'altra abbiamo la violenza partigiana che se ne infischia di cssa.

Io dopo di ciò non farò altre osservazioni sull'ultima parte della legge perchè questa sarà trattata da persone molto più di me competenti nella materia.

Sono persuaso che l'onorevole presidente del Consiglio vorrà certamente nella discussione, che si farà sugli articoli della legge, fare in modo che essa sia emendata e completata affinchè possa veramente segnare un progresso nella procedura sulla formazione delle liste elettorali politiche d'Italia.

Presidente. Il seguito di questa discussione sarà rinviato.

Come la Camera rammenta essa ha deliberato che domani venga in discussione in seconda lettura il disegno di legge concernente la modificazione degli statuti dei Banchi di Napoli e di Sicilia, perciò domani si iscriverà nell'ordine del giorno questo disegno di legge, dopo, se questa discussione sarà esaurita, si procederà oltre nella discussione oggi incominciata relativamente alle modificazioni della legge elettorale politica.

Presentazione di una domanda d'interrogazione.

Presidente. L'onorevole Di Baucina ha presentato una domanda di interrogazione del tenore seguente :

« Il sottoscritto desidera di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alle voci corse che la somma prevista per la costruzione della nuova stazione di Cerda si voglia forse invertire in quella di altra stazione della stessa linea non altrettanto necessaria. »

È presente il ministro dei lavori pubblici?

Finali, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro che sono pronto a rispondere alla interrogazione dell'onorevole Di Baucina, quando verrà il suo turno.

Di Baucina. Debbo per necessità conformarmi a vedere ritardato lo svolgimento della mia interrogazione ed ho la speranza che tale ritardo non pregiudichi una questione, che è abbastanza grave.

Con la stazione nuova che si dovrebbe fare, il comune di Cerda verrebbe ad accorciare di quattro chilometri il percorso dall'attuale stazione al paese. Oltre a ciò il comune di Montemaggiore, che attualmente dista dalla ferrovia 19 chilometri, ne disterebbe solamente 12.

Proposta per modificare l'orario della seduta.

Presidente. Onorevole Di San Giuliano, ha facoltà di parlare.

Di San Giuliano. Ho chiesto di parlare per proporre alla Camera che la seduta di domani cominci al tocco, perchè il tempo stringe ed abbiamo molto lavoro.

Presidente. Io non ho nessuna difficoltà ad accettare la proposta dell'onorevole Di San Giuliano, avverto però che ci sono due Uffici che sono convocati per domani.

Allora rimane inteso che domani la seduta incomincerà al tocco; ma prego gli onorevoli deputati di essere al loro posto; perchè per solito la Presidenza si trova al suo posto all'ora stabilita ma i deputati giungono sempre in ritardo

Voci. Ha ragione! ha ragione!

Proclamazione del risultato delle votazioni.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

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

Riforma delle disposizioni delle leggi 28 luglio 1861, n. 132, e 23 giugno 1874, n. 2000, relative alla verifica periodica dei pesi e delle misure ed ai diritti metrici.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 196 |
| Maggioranza | 99 |
| Voti favorevoli | 162 |
| Voti contrari | 34 |

(La Camera approva).

Modificazione d'asegni per opere stradali ed idrauliche.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 197 |
| Maggioranza | 99 |
| Voti favorevoli | 168 |
| Voti contrari | 29 |

(La Camera approva).

Modificazioni alla tariffa consolare.

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 197 |
| Maggioranza | 99 |
| Voti favorevoli | 172 |
| Voti contrari | 25 |

(La Camera approva).

Domani al tocco seduta pubblica.

La seduta termina alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge: Modificazioni d'assembi per opere ferroviarie; Concorsi e sussidi ai danneggiati dalle piene dell'autunno 1889.

Seconda lettura del disegno di legge:

2. Riordinamento dei Banchi di Napoli e di Sicilia. (169) (*Urgenza*)

3. Seguilo della prima lettura del disegno di legge: Modificazioni alla legge elettorale politica del 24 settembre 1882. (149) (*Urgenza*)

Discussione dei disegni di legge:

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

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

6. Provvedimenti per gl'infortuni sul lavoro. (116) (*Urgenza*)

7. Proroga quinquennale dei tribunali della Riforma in Egitto. (102)

8. Conversione in legge dei regi decreti 19 novembre 1889, n. 6535 e 12 gennaio 1890, n. 6594 in esecuzione degli articoli 81 e 82 della legge 30 giugno 1889, n. 6144 sulla pubblica sicurezza. (139)

9. Mozione del deputato Bonghi ed altri sull'arbitrato internazionale.

Seconda lettura del disegno di legge:

10. 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:

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

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

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

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

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

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

17. Ordinamento degli Istituti di emissione. (73)

18. Costruzione di locali ad uso della dogana e della capitaneria di porto in Palermo. (167)

19. Spesa straordinaria per l'acquisto di due serie di prototipi del metro e del chilogramma. (159)

20. Trattato di commercio e di navigazione fra l'Italia e il Messico del 16 aprile 1890. (166)

21. Modificazioni alla legge del 20 marzo 1865, allegato F, per opere idrauliche di 3ª e 4ª categoria. (130)

22. Conversione in legge del regio decreto 24 gennaio 1886 n. 3637 (serie 3ª) costitutivo del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate. (83)

23. Istituzione di scuole superiori di architettura. (143) (*Urgenza*)

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