

CCI.

## TORNATA DI SABATO 14 APRILE 1894

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

## Atti vari (Presentazione):

## Relazioni:

Tribunali della riforma in Egitto (Rizzo)	Pag. 7668
Sovrimposte comunali (Levi)	7695
Bilancio dell'interno (ROMANIN-JACUR)	7675
Variazioni nel bilancio degli affari esteri (SOLIMBERGO)	7675

## Disegno di legge . . . . . 7675

Bilancio dei lavori pubblici (Seguito della discussione):

## Oratori:

BRANCA	7689-95
BRUNICARDI, <i>relatore</i>	7680-92-95
CAFIERO	7700
CANZI	7687
CERIANA-MAYNERI	7701-02
CHINAGLIA	7707
DE GAGLIA	7698-99
DILIGENTI	7704
FILI ASTOLFONE	7692
GIUSSO	7696-703
GUERCI	7688
LICATA	7679-92
RIZZO	7708
ROMANIN-JACUR, <i>della Commissione</i>	7696-97-704
ROSPIGLIOSI	7699
SANI GIACOMO	7675
SARACCO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	7681

7690-97-98-7700-702

## Giuramento del deputato Bovio . . . . . 7668

## Interrogazioni . . . . . 7668

Espulsione di un allievo macchinista dalla scuola di Venezia:

## Oratori:

IMBRIANI	7669
MORIN, <i>ministro della mariniera</i>	7668-69

Correnti elettriche a scopo di illuminazione:

## Oratori:

CRISPI, <i>presidente del Consiglio</i>	7670
QUARENA	7670-71

## Insegnamento agrario:

BOSELLI, <i>ministro di agricoltura e commercio</i>	Pag. 7671
SCALINI	7672

## Esercizio delle farmacie:

## Oratori:

CRISPI, <i>presidente del Consiglio</i>	7672
DEL BALZO	7672

## Reati elettorali nel collegio di Paola:

## Oratori:

CALENDA DI TAVANI, <i>ministro guardasigilli</i>	7673-74
DEL GIUDICE	7675
IMBRIANI	7673

## Verificazione di poteri (Convalidazione) . . . . . 7668

Elezione di S. Bartolomeo in Galdo (RUFFO)	7668
Id. di Voltri (CARENZI)	7668

La seduta comincia alle 14.20.

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

## Petizioni.

5255. Luigi Cirino ed altri 147 abitanti di Nicosia chiedono che sia respinta la proposta di legge pel distacco del comune e mandamento di Centuripe e comune di Catenanuova dal circondario di Nicosia.

5256. Il Consiglio comunale di Molfetta chiede che sia respinta la conversione in legge del Regio Decreto 21 febbraio 1894 relativo al dazio delle farine o ne sia almeno differita al venturo anno l'applicazione.

5257. L'onorevole deputato Scipione Ronchetti ed altri componenti il Consiglio d'am-

ministrazione della Società di mutua assistenza fra gli impiegati delle pubbliche amministrazioni residenti in Roma, trasmettono un memoriale circa la opportunità di mantenere la indennità stabilita a favore di questi dalla legge 7 luglio 1876.

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

**Pandolfi.** Chiedo che la petizione segnata col n. 5255, relativa al comune di Nicosia, sia dichiarata d'urgenza; e che, con gli annessi documenti importantissimi, sia trasmessa alla Commissione che si occupa dell'esame sul disegno di legge relativo alla circoscrizione territoriale.

*(L'urgenza è ammessa).*

**Presidente.** Questa petizione farà il corso prescritto dal regolamento.

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Campi di giorni 5; Engel di 4.

*(Sono conceduti).*

### Giuramento del deputato Bovio.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole Bovio lo invito a giurare. *(Legge la formula).*

**Bovio.** Giuro.

### Presentazione d'una relazione.

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

**Rizzo.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per una proroga quinquennale dei tribunali della riforma in Egitto.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Verificazione dei poteri.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Verificazione dei poteri.

La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 13 corrente ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti, e

concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime:

S. Bartolomeo in Galdo — Onorevole Ruffo;

Voltri — Onorevole Francesco Carezzi.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento dichiaro convalidate queste elezioni.

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Imbriani-Porio al ministro della marineria « circa le condizioni speciali nelle quali è avvenuta l'espulsione dell'allievo Mazzocco. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

**Morin, ministro della marineria.** Il giovane Mazzocco, circa il quale l'onorevole Imbriani ha ora rivolto una speciale interrogazione al ministro della marineria, faceva parte di quei sette allievi che vennero espulsi dalla scuola dei macchinisti di Venezia, in seguito agli atti di indisciplina di cui ho avuto già occasione di intrattenere la Camera.

L'allievo Mazzocco, a differenza dei suoi colleghi, essendo di età inferiore ai 17 anni, non si trovava ancora vincolato dalla ferma di sei anni, stabilita dalla legge sulla leva marittima; quindi non poteva essere mandato, col grado di fuochista, nel corpo Reale equipaggi.

A lui erano applicabili gli articoli del regolamento della scuola macchinisti, che vado a leggere:

« Articolo 14. Gli allievi macchinisti sono sottoposti alla disciplina militare ed a tutti gli obblighi stabiliti dal regolamento della scuola.

« L'allievo, che si dimostra insensibile alle punizioni e che non dà speranza di miglioramento di condotta, è espulso dalla scuola e, se ha compiuto il 17° anno di età, viene inviato al corpo Reale equipaggi come fuochista di 2ª classe. Nel caso contrario viene trasferito nei mozzi, a meno che la famiglia non preferisca ritirarlo, rimborsando all'amministrazione le spese fatte, come è detto nell'articolo precedente. »

Questo articolo è l'articolo 13, che così si esprime:

« I genitori o tutori degli allievi macchinisti possono ritirare dalla scuola i propri figli o pupilli, purchè non abbiano compiuto il 17° anno di età, ed a condizione che venga prima soddisfatto al debito che possono avere verso l'amministrazione militare marittima. »

« Nel conteggiare questo debito, si deve intendere annullato il credito dell'assegno di primo corredo fatto agli allievi. »

Le autorità che richiesero alla famiglia dell'allievo Mazzocco il pagamento del suo debito di massa agirono dunque in stretta osservanza del regolamento.

Vede, quindi, l'onorevole Imbriani, che la brutta parola di ricatto, con la quale egli ha creduto di qualificare l'atto compiuto in questa circostanza da quelle autorità, non è appropriata al caso; ed io spero che egli, nella sua franchezza e nella sua lealtà, vorrà riconoscere che tali autorità non hanno fatto altro, se non compiere uno stretto, per quanto penoso, dovere.

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

**Imbriani.** Io aveva presente l'antico regolamento, che per essere antico era però migliore del nuovo, e che diceva all'articolo 11: « Occorrendo che i tutori o genitori degli allievi macchinisti chiedessero ritirarli dal servizio potranno ottenerlo, purchè il giovane per cui è fatta la domanda non abbia ancora compiuto il 17° anno di età, e purchè vengano rimborsate etc. »

Dunque diceva *chiedessero*, e non parlava di espulsione. Ma il nuovo regolamento, molto recente, e che credo non incontrerà l'approvazione del ministro, perchè ha molte mende, dice appunto ciò che il ministro ha indicato; ma io non so quanto simili regolamenti possano essere osservati, urtando essi i principii generali del giure; perocchè nessun regolamento può autorizzare ad un sequestro di persona, che tale è la cosa indicata col suo nome giuridico, sopra un giovanetto minore quando i genitori lo richiedono.

Dunque spero che il ministro vorrà provvedere togliendo di mezzo questa antinomia e questa cosa ripugnante. Non so poi come si siano raggiunte le 500 lire, perchè nel regolamento vecchio il corredo era di 100 lire, nel nuovo è portato a 160. Si dirà che si sono spesi denari per provvedere questo giovane

di vestiario; è il caso di dire che si è vestito per spogliarlo.

Ora confido che il ministro nella sua equità vorrà proporre delle modificazioni al nuovo regolamento, (che è, ripeto, recente) in modo che non urti nè col senso morale, nè coi principii generali del nostro diritto.

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

**Morin, ministro della marina.** Che il regolamento della scuola allievi macchinisti abbia bisogno di essere modificato ampiamente lo riconosco, ma per ragioni molto più importanti di quelle che ha citato l'onorevole Imbriani; e sarà certa mia cura di provvedere alla riforma di quella scuola, in base a principii più consentanei alle esigenze del reclutamento della categoria dei macchinisti, pel servizio delle navi moderne.

L'onorevole Imbriani, parlando del debito dell'allievo Mazzocco, si è meravigliato che possa ascendere a 500 lire.

Io non ho tenuto personalmente questo conto. Se la Camera desidera che i conti di massa degli individui del corpo Reale equipaggi e degli allievi delle scuole della marina formino soggetto di discussione in quest'Aula, si potrà fare anche ciò...

*Voci.* No! no!

**Morin, ministro della marina.** .. ma non sarà questo un passo verso quel vantato decentramento, che si chiede da tutti quanti.

Bisognerebbe, per soddisfare a queste interrogazioni dell'onorevole Imbriani ed a tutte le altre dello stesso genere, che potessero venire dirette al ministro della marina, non diminuire gli impiegati del Ministero, ma duplicarli. Con ciò non ho altro da aggiungere, perchè credo, in verità, che la Camera dell'allievo Mazzocco ne debba avere avuto abbastanza. (*Si ride*).

**Imbriani,** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Imbriani.** Io son lieto invece di questa interrogazione perchè conduce a raggiungere lo scopo della riforma del regolamento.

In quanto a ciò, prendo atto delle parole del ministro, e mi dichiaro in questa parte soddisfattissimo delle sue risposte.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Quarena al ministro dell'interno: « Se crede opportuno disciplinare nei rapporti della sicurezza pubblica gli impianti di correnti elettriche ad alto potenziale negli

interni degli abitati e la introduzione delle medesime nelle case a scopo di illuminazione. »

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

**Crispi, ministro dell'interno.** L'interrogazione dell'onorevole Quarena tocca un argomento della massima importanza; e quantunque, in qualche modo, interessi il ministro delle poste e dei telegrafi ed il ministro del commercio, l'acetto per una sola ragione, ed è che la legge di pubblica sicurezza, dando al ministro dell'interno il diritto di sorvegliare le industrie pericolose, può, fra queste industrie, comprendervi anche quella dell'elettricità.

La scienza ha fatto grandi progressi e dal mondo fisico abbiamo tratto grandi benefizi, ma abbiamo tratto anche grandi pericoli e conseguentemente la causa di possibili infortunii e reati.

Non c'è una legge, in Europa, sull'argomento della elettricità. In Francia non c'è se non che un Decreto presidenziale del 15 maggio 1888, il quale neanche provvede a tutto. Credo io pure, che il disciplinare gli impianti elettrici e le condutture elettriche di grande potenzialità, sia necessario; ma non creda l'onorevole collega che il farlo sia cosa facile.

Lo stabilire in tale materia le condizioni che fissino i pericoli e le colpe possibili, è un argomento che merita studio; affermo però che è necessario disciplinare l'uso dell'elettricità.

E senza uscire da questo argomento, credo che bisogna disciplinare l'uso del gaz, perchè parmi che in certi casi, anch'esso potrebbe essere causa di pericoli. Quindi non posso dire che questo all'onorevole interrogante.

L'argomento è molto grave: ce ne occuperemo, e, quando gli studi saranno terminati, se è necessario di portare alla Camera una legge lo faremo; se crediamo che cotesta materia si possa disciplinare con un semplice regolamento del potere esecutivo, lo faremo. Non ho altro da dire.

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

**Quarena.** Ringrazio l'onorevole ministro della risposta datami, in quanto ha riconosciuto l'importanza dell'oggetto della mia interrogazione. È evidente che non si possa disciplinare con criteri assoluti l'uso delle correnti elettriche; ma, allo stato presente delle cose, io credo che sarebbe opportuno che il

Governo intervenisse. Mi spiego. Sotto il nome di correnti elettriche ad alta potenzialità s'intendono quelle correnti le quali possono essere letali all'uomo. Oggidì il progresso della scienza ha reso molto comune l'uso della elettricità ad atto potenziale, specialmente per la fortissima economia negli impianti. Ora alcuni speculatori si sono azzardati non solo a condurre queste correnti lungo gli spazi liberi della campagna, dove non c'è alcun pericolo, ma entro le città, entro le stesse case. Una situazione la quale può esporre gli abitanti ad essere posti a contatto di correnti micidiali, credo che debba richiamare l'attenzione del Governo ed imponga al medesimo il dovere di vigilare.

Se il Governo non crede di dover proporre una legge, per lo meno invocherei da lui misure discrezionali per provvedere caso per caso.

L'amministrazione delle poste e telegrafi ha dichiarato che il basso potenziale, ossia le correnti innocue, debba avere semplicemente un 100 o 150 Volt di tensione. Ora ci sono città in cui si è arrivati fino a 1000 Volt di tensione; e mille Volt di tensione danno una corrente pericolosissima, il cui solo contatto può uccidere un uomo. È poi insidiosa, perchè non dà avvertimento della sua presenza; e quando uno sia stato fulminato non c'è più rimedio.

Ora io domanderei al Governo che almeno facesse esaminare, da persone competenti, le installazioni. In questi ultimi tempi speculatori avidi di guadagnare propongono di introdurre delle correnti ad alta tensione nelle città e fino nelle case. Ora è necessario che si verifichi se l'introduzione è circondata da quelle cautele le quali assicurano i cittadini. Io spero che, in attesa di una legge, il Governo vorrà per lo meno fare esaminare le condutture, affinché, secondo il parere dei competenti, consenta, disciplini o proibisca l'introduzione di tali correnti negli abitati.

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

**Crispi, presidente del Consiglio.** Il precetto proibitivo, onorevole Quarena, implica una questione giuridica molto grave. Non si può imporre il divieto all'esercizio di un diritto, senza una espressa disposizione di legge.

Oramai è troppo esteso l'uso dell'elettricità, e poche sono le case nelle quali l'illuminazione non sia fatta con questo mezzo. Ho

detto, in principio, che la materia potrebbe essere disciplinata, o con legge, per stabilire i diritti del potere esecutivo, e i doveri dei privati, in questa materia; o con decreto del potere esecutivo, ove non ci siano diritti da creare, o doveri da imporre.

In Inghilterra, dove l'elettricità funziona da gran tempo, non c'è nessuna legge; e sa onorevole Quarena come l'uso dell'elettricità vi è regolato? Con decretazioni speciali dei municipi. Infatti, nella grande Londra, uno dei capitolati, nei quali, per questa materia si stabilirono le condizioni e le norme necessarie, è il celebre *Chelsea provisional order*, che è fatto fra la Società che somministra l'elettricità e il Municipio che l'ha permesso. Ma il regime secondo il quale funzionano i municipi in Inghilterra è tutto diverso dal nostro; ogni municipio ha un'autorità superiore, in molte materie.

Quindi, avendo detto, che la materia sarà studiata e che vedrò se sarà necessaria una legge o un Decreto Reale, o che in un caso o nell'altro provvederò in proposito, credevo che l'onorevole Quarena dovesse restar soddisfatto della mia buona volontà.

**Quarena.** Ringrazio l'onorevole ministro della sua dichiarazione.

Solo vorrei rettificare una cosa: io non ho inteso di dire che il Governo abbia a proibire le correnti ad atto potenziale in modo assoluto. Ho accennato solamente che, qualora mancassero le cautele necessarie, il Governo dovrebbe disciplinare l'uso delle correnti, per impedire che la vita dei cittadini sia esposta a pericoli gravi.

**Presidente.** Viene ora un'interrogazione degli onorevoli Scalini e Ottavi, al ministro di agricoltura e commercio, « per conoscere le considerazioni d'indole tecnica a cui s'è ispirato per le gravi modificazioni che si vorrebbero introdurre nell'insegnamento agrario superiore, e se nel progettare l'impianto di una Scuola superiore a Perugia ha consultato il collega dell'istruzione pubblica, da cui dipende la Scuola superiore già esistente a Pisa. »

L'onorevole ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

**Boselli, ministro d'agricoltura e commercio**  
Nella tornata del 12 marzo prossimo passato l'onorevole deputato Ottavi aveva presentato un'interrogazione consimile a questa.

Io lo prego di attendere la discussione

del bilancio d'agricoltura e commercio, osservando che un'interrogazione intorno al tema di cui è caso prima della discussione del bilancio sarebbe riuscita inutile e prematura. E l'onorevole Ottavi ebbe allora la cortesia d'accedere al mio invito.

L'onorevole deputato Scalini e l'onorevole deputato Ottavi mi domandano ora nuovamente quali siano le considerazioni d'indole tecnica a cui mi sono ispirato per certe proposte, che ho fatto con le note di variazioni nel mio bilancio. Sono quelle considerazioni che vengono esposte nelle stesse note di variazioni.

Quando la discussione del bilancio verrà alla Camera, gli onorevoli deputati apprezzeranno quelle considerazioni e si potrà allora aprire un dibattito, che oggi riuscirebbe senza effetto.

E mi concedano gli onorevoli colleghi di dire loro che non solo riuscirebbe senza effetto, ma introdurrebbe una viziosa categoria di interrogazioni, quelle che concernerebbero disegni di legge e proposte di bilancio già innanzi alla Camera.

Per via d'interrogazioni s'anticiperebbe la discussione delle singole disposizioni legislative e si discuterebbero frammentariamente gli argomenti, che si devono discutere una volta sola, quando la questione viene regolarmente innanzi al Parlamento.

Sta bene, egregi colleghi, che interpelliate un ministro sulle sue intenzioni, quando egli non ha fatto una determinata proposta; ma quando l'ha fatta ed è innanzi ad una Giunta della Camera conviene attendere ch'essa venga portata alla discussione in quest'Aula.

La seconda parte dell'interrogazione è intesa a domandarmi se io ho consultato il collega dell'istruzione pubblica prima di proporre l'impianto di una Scuola superiore a Perugia, poichè dal Ministero dell'istruzione pubblica dipende la scuola superiore di Pisa.

Ora, prego gli onorevoli interroganti di considerare che nel bilancio dell'istruzione pubblica non vi è alcuna variazione circa la scuola di Pisa e che la mia proposta riguarda solamente le Scuole superiori d'agricoltura che dipendono dal Ministero, che ho l'onore di presiedere e che nelle considerazioni, che di certo essi hanno letto, parlo del riordinamento di quelle Scuole, non del riordinamento di tutta l'istruzione superiore agraria. Quindi non v'era motivo perchè io domandassi il pa-

rere di alcun altro ministro, e non l'ho punto domandato.

Io vorrei, non dico aver soddisfatto gli egregi interroganti, ma averli persuasi che i loro apprezzamenti, certo competenti, intorno alle mie proposte, troveranno più utile sede quando, e non tarderà molti giorni, verrà innanzi alla Camera il bilancio del Ministero d'agricoltura e commercio.

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

**Scalini.** Io non trovo nessuna difficoltà di rimandare alla discussione del bilancio di agricoltura la trattazione di questa questione.

Però speravo che, avendo fatta la soppressione delle scuole d'agricoltura di Milano e di Portici cattiva impressione in tutto il paese e specialmente in tutti quelli che si occupano di cose agricole, il ministro non vi avrebbe insistito. Poichè invece egli intende insistere, aspetteremo a discutere i motivi che lo hanno determinato a fare la sua proposta.

Mi auguro fin d'ora che la Camera non vorrà accoglierla, sia perchè essa reca una maggiore spesa sul bilancio d'agricoltura, sia pel decadimento che ne viene all'istruzione superiore agricola.

Nella seconda parte della interrogazione, ho domandato al ministro se si sia messo d'accordo col suo collega dell'istruzione pubblica perchè, data l'idea di concentrare in un solo Istituto l'insegnamento superiore d'agricoltura, avrei capito che si concentrasse a Pisa dove già esiste e dove, approfittando dell'arredamento che c'è già, si sarebbe avuto una notevole economia nella spesa, mentre non arrivo proprio a comprendere come si possa mantenere la scuola di Pisa e contemporaneamente crearne un'altra a Perugia che costerà una non lieve spesa senza migliorare l'insegnamento agrario.

Detto questo, mi riservo di ritornare sull'argomento quando si discuterà il bilancio di agricoltura e commercio.

**Boselli, ministro di agricoltura e commercio.** Ed io pure mi riservo di rispondere ampiamente all'onorevole Scalini in occasione del bilancio.

**Presidente.** Viene ora la interrogazione degli onorevoli Del Balzo e Tittoni, ai ministri dell'interno e dell'istruzione pubblica: « Circa il ritardo della discussione del disegno di

legge sull'ordinamento degli studi farmaceutici e l'esercizio della farmacia, presentata fin dal 19 maggio 1893. »

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

**Crispi, ministro dell'interno.** È proprio deplorevole lo stato attuale del servizio farmaceutico in Italia, ove abbiamo 3500 Comuni, che mancano di farmacie.

La legge del 22 dicembre 1888 cercò di provvedere a questa condizione di cose, stabilendo che al medico condotto fosse data facoltà di tenere un armadio farmaceutico; ma neanche questo provvedimento poté essere attuato; tantochè oggi più di un terzo dei nostri Comuni sono sprovvisti di così importante servizio. I ministri dell'interno e della pubblica istruzione, del Gabinetto precedente, presentarono all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge per riparare a questo inconveniente; ma sventuratamente l'Ufficio centrale del Senato non l'ha trovato accettabile.

Quel disegno di legge mirava a facilitare gli esami pei farmacisti, anzi creava due specie di farmacisti, il che io non credo possa riuscire utile nella pratica. Io son d'avviso, che il farmacista deve esser tale che conosca bene il suo dovere e sappia servirsi delle medicine in modo che queste non possano nuocere e non siano talvolta causa di morte, anzichè di salute; e non ammetto, che vi siano dei farmacisti semplicemente pratici, i quali, abbandonandosi alla volontà di Dio, facciano quello che possono e quello che non possono.

L'argomento è di un'importanza seria, e col mio collega dell'istruzione pubblica, faremo in modo da provvedere a questa grande necessità sociale.

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

**Del Balzo.** Ringrazio l'onorevole ministro della risposta che mi ha data, e me ne dichiaro soddisfatto.

Non voglio entrare nella questione tecnica, ma fo osservare che la grande difficoltà di provvedere i piccoli Comuni di un farmacista, consiste appunto nel modo di reclutamento dei farmacisti.

Quando un farmacista ha avuto la licenza liceale, ed ha dovuto stare quattro anni in una Università, non si adatterà mai ad an-

dare in un piccolo Comune, dove non troverebbe neppure di che sostentare la vita.

Bisogna dunque trovare il modo di obbligarli i medici condotti a tenere l'armadio farmaceutico nei Comuni dove non si può trovare un farmacista; perchè, come ha detto benissimo l'onorevole ministro dell'interno, sono 3500 i comuni d'Italia che non hanno farmacia. E vi sono dei Comuni dove per trovare una farmacia bisogna percorrere venti o trenta chilometri.

Per queste ragioni spero che il ministro vorrà provvedere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per rispondere alla interrogazione dell'onorevole Imbriani-Poerio, il quale desidera « conoscere se l'atonia del magistrato di Cosenza circa i reati elettorali consumati nel Collegio politico di Paola, specie nel comune di Belmonte, e deferiti per procedimento penale all'autorità giudiziaria sin dal giugno 1893 dalla Giunta parlamentare per la verifica dei poteri, debba servire alla impunità dei rei, per la imminente prescrizione. »

**Calenda di Tavani, ministro guardasigilli.** La elezione politica del 1892 del collegio elettorale di Paola ha dato luogo a tre procedimenti penali: uno contro il sindaco di Amantea ed altri 96 imputati (dei quali 5 sono componenti la Giunta), per essersi ammessi alla votazione 76 elettori, che erano stati depennati per sentenza della Corte di Appello; un altro procedimento per calunnia a danno di Roberto Mirabelli, avendo gli imputati denunziato che il Mirabelli avesse offerto 300 lire e poi usato minacce per costringere un elettore a dargli il voto; e un ultimo contro diversi elettori ed altre persone di Belmonte, per brogli, duplicazioni di nomi nelle liste, ed altre mutazioni avvenute ad opera di persone, che non avevano diritto di votare; e questo, in seguito a deliberazione della Camera dei deputati, la quale dispose che gli atti fossero mandati all'autorità giudiziaria.

Ora, posso dire che, l'istruzione giudiziaria di questi processi fu interrotta per poco, durante il periodo delle ferie, cioè dal settembre al novembre, perchè il giudice istruttore aveva riservato a sè la istruzione. E, nell'ultimo mese del 1893, non poté occuparsene, perchè si era alla chiusura dell'anno giuridico, e bisognava ultimare moltissimi altri processi di maggiore urgenza; ma esso riprese il suo

corso, immediatamente, al cominciare dell'anno 1894.

Intorno al primo processo, quello che si riferisce al sindaco di Amantea ed alla Giunta ed agli altri elettori, posso dire che venne al Ministero la domanda di proscioglimento del sindaco dalla garentia d'ufficio e che nei primi giorni di gennaio fu mandata al Consiglio di Stato per l'esame. In seguito a parere favorevole, nel 22 marzo è stato emesso il Decreto Sovrano, che autorizza il procedimento.

Questo decreto è stato registrato alla Corte dei conti il 7 aprile; e gli atti sono stati immediatamente trasmessi all'autorità giudiziaria, perchè completi il processo. Il processo di calunnia trovasi in corso d'istruzione.

Nell'ultimo, quello che concerne i brogli del comune di Belmonte, furono uditi non meno di 207 denunzianti, e non meno di 76 testimoni; e procuratore del Re e giudice istruttore, recaronsi sul luogo. Un ultimo telegramma, pervenutomi dal procuratore generale di Catanzaro, in data del 12 aprile, dice: « Processo collegio Paola non è ancora espletato, mancando, fra l'altro, l'interrogatorio dell'ex-deputato Mirabelli, residente in Napoli. Fu fatta rogatoria a quell'istruttore; nel 28 marzo fu sollecitato l'esaurimento, sia a preghiera dell'istruttore, che del Regio procuratore di Cosenza, ed anche stamane, telegraficamente, da questa procura generale. »

Dunque, come vede l'onorevole Imbriani, l'autorità giudiziaria si sta occupando di questo procedimento; e non c'è pericolo che la prescrizione ponga termine al giudizio, che dagli interessati era stato provocato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani, per dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta avuta.

**Imbriani.** In base alla relazione della Giunta parlamentare del 17 maggio, la quale dichiarava che, senza la rinunzia dell'onorevole Del Giudice, avrebbe proposto l'annullamento dell'elezione sua, specialmente per le falsità consumate nella votazione seguita in Belmonte, furono deferiti gli atti al magistrato penale.

E ne aveva ben donde la Giunta, poichè di 600 elettori del comune di Belmonte, iscritti nelle liste, a norma di legge, soltanto 288 avrebbero avuto diritto di votare.

Ora il guardasigilli ci dice che un giudice istruttore si ammalò di febbre e prese

le vacanze, che sopravvenne la chiusura dell'anno giudiziario e che non si riprese l'istruttoria che nel 1894; forse perchè già con qualche interrogazione mossa da questi banchi era stato indicato che la prescrizione batteva alle porte. E difatti tra pochi giorni si sarebbe compiuta.

Fo osservare che lo svincolo dalla garanzia dell'ufficio è avvenuta subito per il sindaco di Amantea; ma in quanto alla calunnia contro l'egregio nostro ex collega, e futuro collega, Roberto Mirabelli c'è sosta nella procedura.

Si dice: il Mirabelli si trova in Napoli. Avete avuto quasi un anno innanzi a voi, potevate bene interrogarlo sul luogo, potevate deferire l'interrogatorio al giudice di Napoli.

**Calenda di Tavani, ministro di grazia e giustizia.** Si è fatto.

**Imbriani.** Se si fosse fatto, si procederebbe. Guardi meglio gli atti l'onorevole ministro: O c'è l'interrogatorio, e si proceda, o non c'è e si faccia tosto. Il dilemma è chiaro.

In quanto poi ai fatti di Belmonte, che sono i più gravi, come avete visto dalle parole gravissime della Giunta, che dichiarò manifesta la falsità della votazione, il processo relativo è quello che sta più indietro di tutti; dimodochè se non c'è lo stimolo, se non c'è lo sprone, verrà la comoda prescrizione.

Ora io chiudo queste parole leggendo semplicemente un dispaccio che mi è giunto ieri, dal quale si vedrà che razza di procedura si segua.

« Lago (presso Amantea) 9 corrente.

« Recatomi Belmonte Calabro, autorità municipale impedimmi visione lista politica. Telegraficamente reclamai opportuni provvedimenti Ministero interno, prefetto Provincia. Questi affrettossi telegrafare sindaco Lago partecipando avere invitato sindaco Belmonte osservanza disposizioni legge. Ritornato 11 corrente, malgrado ordini prefettizi, Municipio deserto, autorità municipali irreperibili, onde telegrafai nuovamente prefetto. Ritornato oggi Belmonte succedette identica scena: copia albo pretorio sempre mancante. Questo contegno nasconde tattica, precludermi diritto impugnare indebite iscrizioni come succedetemi decorso anno. Contro siffatto dispregio patrie leggi oggi ricorso Ministero interno, prefetto Cosenza, invocando provve-

dimenti d'ufficio. Prego voi, impavido propugnatore diritti civili, interrogare urgenza ministro denunciando prepotenze feudali Belmonte. »

« Luigi Francelli. »

Questa è la risposta che io debbo al deputato Del Giudice che non veggio al suo posto.

**Del Giudice.** Chiedo di parlare. (*Si ride*).

**Imbriani.** Ah! eccolo là. Deputato Del Giudice...

**Presidente.** Onorevole Imbriani, l'ho già pregato di rivolgersi alla Camera e non personalmente ai colleghi...

**Imbriani.** Ho usato parole mitissime appunto perchè io lo credeva assente. Del resto quello che ho letto è risposta eloquente.

**Calenda di Tavani, ministro di grazia e giustizia.** Chiedo di parlare.

**Del Giudice.** Chiedo di parlare per un fatto personale.

**Imbriani.** Accomodate le liste... fate nominare vostro fratello commendatore...

**Presidente.** Ma, se continuiamo a questo modo, non finiremo più!

Onorevole ministro guardasigilli, ha facoltà di parlare.

**Calenda di Tavani, ministro guardasigilli.** Come la Camera vede, il telegramma letto dall'onorevole Imbriani non ha a che fare nulla con la interrogazione rivolta a me. Si tratta di un fatto estraneo ai procedimenti in corso.

In quanto poi all'interrogatorio Mirabelli, giova osservare, che questi figura come imputato nel processo di Belmonte per avere offerte lire 300 ed usate minacce a fine di ottenere dei voti...

**Imbriani-Poerio.** È una calunnia indegna! Mirabelli ha già mosso querela per calunnia!

**Presidente.** Ma non interrompa!

**Calenda di Tavani, ministro guardasigilli.** Quindi il Mirabelli deve essere interrogato; ma egli non risiede in Calabria; ed è stata quindi fatta rogatoria al giudice di Napoli, perchè lo interroghi. La rogatoria non è stata ancora esaurita.

Il 28 marzo ultimo il procuratore generale ha fatto una sollecitazione, ed ancora ne aspetta l'esito. Dunque il processo non può andare innanzi fino a che non sia stato fatto questo interrogatorio dell'ex deputato Mirabelli. In quanto al primo procedimento venne

già data l'autorizzazione a procedere contro il sindaco.

**Imbriani-Poerio.** Ma fate dunque presto. Solerzia, solerzia, magistrati! (*Rumori*).

**Presidente.** Così è esaurita l'interrogazione.

**Del Giudice.** Ho chiesto di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Qual'è il suo fatto personale?

**Del Giudice.** Se l'onorevole presidente lo vuole, per deferenza a lui ed alla Camera, tacerò riferendomi a quello che ho detto ieri. Dacchè una istruzione c'è, rimettiamocene a quella e aspettiamone i risultati.

Del resto all'onorevole Imbriani posso ripetere quello che gli ho detto ieri particolarmente, cioè: dal figlio di Paolo Emilio Imbriani e dal fratello di Geppino e Giorgio Imbriani io ed i miei avremmo diritto di essere trattati con maggior giustizia.

Non portiamo qui conferenze private.

**Imbriani.** Non le ho portate.

**Del Giudice.** Le persone che mentre attaccano vengono a fare dei complimenti...

**Presidente.** Onorevole Del Giudice, si rivolga a me e non ai suoi colleghi.

**Imbriani.** Io attacco sempre di fronte e con documenti alla mano.

### Presentazione di relazioni.

**Presidente.** Essendo trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno. Invito l'onorevole Romanin-Jacur a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

**Romanin-Jacur.** In nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1893-94.

Presento inoltre tre relazioni susseguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli per lire 3,437,000 e di diminuzioni su altri capitoli per lire 150,000 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1893-94.

Approvazione della spesa straordinaria di lire 500,000 riguardante provvedimenti di sicurezza pubblica in Sicilia.

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 82,435 e diminuzioni di stanziamento per lire 67,000 su alcuni capitoli del bilancio del Ministero dell'interno pel 1893-94.

**Presidente.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Solimbergo.

**Solimbergo.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sui seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli per lire 27,700 e di diminuzioni per ugual somma su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio 1893-94.

Approvazione della maggiore assegnazione di lire 4,600 e della diminuzione di stanziamento per somma uguale nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1893-94.

**Presidente.** Anche queste relazioni saranno stampate e distribuite.

### Riprendesi la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95.

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Sani Giacomo.

**Sani Giacomo.** Onorevoli colleghi, io vi chiedo scusa se, trovandomi indisposto, non potrò alzare la voce, dovrò necessariamente esser breve e ciò vi compenserà del sacrificio che farete a prestarmi un'attenzione un po' più intensa.

Era mia viva speranza, anzi dirò era mio fermo proponimento di non prendere parte a questa discussione; e quali ne fossero le ragioni ognuno che comprende, e tutti voi li comprendete, i sentimenti di delicatezza di riserbo e di convenienza che esige la mia posizione, potrà apprezzare.

Rimasto per 19 mesi a collaborare col compianto amico Genala, per quanto modesta sia stata l'opera mia, per quanto io non mi sia mai creduto superiore in nessuna guisa, pur tuttavia avrei potuto raccogliere largo materiale per venire qui a farvi un discorso che trattasse tutta la vasta e complicata materia dei pubblici lavori, facendo proposte, non risparmiando le critiche e profondendo consigli.

Non ho creduto di farlo per due ragioni; la prima perchè mi pareva che con ciò io avessi potuto essere sospettato di voler cacciare l'ombra dell'estinto amico per mettermi alla ribalta, la seconda perchè non si potesse supporre che io volessi indossare, cosa alla quale non ho mai pensato, la toga *pretesta*...

Lessi attentamente la relazione dell'onorevole Brunicardi, e sebbene qua e là abbia trovato alcune critiche, alle volte anche non sempre benevole, per una amministrazione, la quale certo non avrà fatto tutto quello che sarebbe stato desiderabile che avesse fatto, tutto quello, che era anche, dirò, necessario si facesse, pur tuttavia non è stata sterile nè in provvedimenti legislativi, nè in provvedimenti amministrativi.

Ma considerando che è una abitudine invalsa da noi che, sia nelle relazioni, sia nei discorsi, si tratti tutta una materia per esteso, anche per questo ho creduto di passare sopra e di non domandare la parola in questa discussione. Per vero dire credevo di aver raggiunto il mio scopo, avevano parlato vari oratori, aveva parlato il ministro ed io credevo che avrei potuto finire per assistere, come una sentinella, dal mio posto, a questo lungo dibattito.

Però ieri alcune dichiarazioni, fatte dall'onorevole relatore, mi persuasero che io non potevo più starmene zitto di fronte ad alcuni giudizi, che egli ha manifestato.

Non si tratta, lo dichiaro subito, di grandi questioni, ma, siccome c'è di mezzo la memoria di un estinto, io credo debito mio di rilevare questi giudizi e questi apprezzamenti per dimostrare che veramente il defunto Genala non meritava queste osservazioni.

Discorrendo ieri della Cassa pensioni dei cantonieri, l'onorevole relatore disse queste testuali parole:

« Che il Genala aveva promesso di unire allo stato di previsione 1894-95 il bilancio tecnico di quest'amministrazione e non l'aveva fatto. »

Ora io dichiaro che nessuna promessa da parte del defunto ministro dei lavori pubblici è stata fatta nel senso accennato dall'onorevole relatore; anzi io credo che l'onorevole relatore nell'improvvisare ieri la sua risposta, avesse piuttosto voluto alludere a quella parte della relazione dell'onorevole Carmine, dove a nome della Giunta generale del bilancio realmente s'invocava dal ministro dei lavori

pubblici la presentazione di questo bilancio tecnico. Se così è, come credo che sia, le mie parole non avrebbero più ragione di essere in questo momento.

Ad ogni modo per assicurarmi se fosse esatto quel che disse l'onorevole relatore, questa mattina sono andato a rileggere tutta la discussione del bilancio dei lavori pubblici che fu fatta nelle sedute del 29, 30 e 31 maggio 1892, e francamente dichiaro che nessuna promessa esplicita è stata fatta dal compianto Genala su questo argomento.

Ma mi si dirà: questa non è una ragione per cui il ministro dei lavori pubblici d'allora o di chi ne faceva le veci, od il ministro dei lavori pubblici di oggi non debba attenersi al desiderio che esprimeva la Commissione generale del bilancio; ed io posso convenire in questo. L'amministrazione della quale io aveva l'onore di far parte, ed anche quella che è succeduta certamente si sono affrettate a dare sfogo a tutte quelle proposte, a tutti quei desiderî che erano stati espressi dalla Giunta generale del bilancio, nella relazione che precede lo stato di previsione del 1893-94.

Difatti esisteva un capitolo nella parte ordinaria per lavori, ed in conformità del desiderio della Giunta si è trasportato nella parte straordinaria. Si sono fatti studi, e si è concretato anche qualche cosa relativamente all'articolo undici della legge dei lavori pubblici sui criteri che devono determinare la classificazione delle strade nazionali.

Aggiungerò anche di più. Per la parte che riguarda l'amministrazione della Cassa pensioni dei cantonieri si erano dati i provvedimenti perchè si facesse un largo studio e si compilasse quel bilancio tecnico che era nei desiderî della Commissione generale del bilancio.

Io credo che l'onorevole ministro Saracco potrà forse aver trovato questi studi già completati. Nessuna responsabilità quindi pare a me che spetti al compianto Genala sopra questo argomento. Difatti nella nota preliminare allo Stato di previsione 1894-95 si era accennato a quest'obbligo che il ministro credeva dover suo di compiere, e si erano già indicate le ragioni per le quali non si era ancora potuto completare il lavoro. Ma qui io esprimo (ed ora parlo più direttamente all'onorevole ministro che alla Commissione generale del bilancio) un mio dub-

bio. Noi alla Cassa cantonieri diamo una sovvenzione, che oggi si è stabilita in 10,000 lire. Domani potrebbe essere minore; perchè io credo che si potrebbe anche diminuire, visto l'andamento buonissimo di quest'amministrazione. Si teme già da alcuni, io non credo che vi sia in ciò molto fondamento, ma si teme già da alcuni che, pel fatto solo di questo sussidio, possa essere implicata la responsabilità del Governo nell'amministrazione della Cassa pensioni. Io, ripeto, non credo e non divido questi timori, ma mi faccio questa domanda: il giorno in cui noi Governo presenteremo il bilancio tecnico di questa amministrazione, il giorno in cui questo bilancio tecnico sarà esaminato dalla Giunta generale del bilancio, il giorno in cui questo bilancio verrà in discussione alla Camera, e sarà approvato, o modificato, o respinto, io davvero temo che allora cominci una responsabilità per conto del Governo. Non insisto sopra questo argomento, e lascio al prudente arbitrio ed alla intelligente perpicacia dell'onorevole ministro di esaminare questa questione e di pronunziarsi.

Un secondo appunto, che mi pare avesse formulato l'onorevole relatore, è quello che l'onorevole Genala non ha mai saputo prendere una decisione sulla Cassa pensioni.

Io non so, per dire la verità, se nell'animo dell'onorevole Genala fosse già concretato qualche provvedimento per questa Cassa pensioni: so di certo che egli si occupava con grande amore, con interesse vivissimo, e direi quasi esclusivamente, di tutto il problema ferroviario; so che aveva ordinato studi per la costruzione delle nuove linee; so che aveva formulato un progetto per le Casse patrimoniali.

Debbo, quindi, credere e supporre che anche il grave argomento della Cassa pensioni e della Cassa soccorsi non fosse sfuggito al suo esame.

Mi si risponderà: ma noi non abbiamo visto provvedimenti, e di questo debbo convenire. Ma, signori, vi par piccolo tutto il problema ferroviario del Regno d'Italia, sia per l'esercizio che per le costruzioni? Io lo credo di tale e tanta mole che, se i ministri (e qui comprendo tanto l'onorevole Genala quanto i suoi successori) vanno con cauto piede, in questa materia, non è certo da far loro un addebito. Speriamo che, studiando, si possa arrivare ad una soluzione soddisfacente; ma

intanto io credo che sarà buona politica quella di astenersi dalle affrettate decisioni.

E giacchè sono su questo argomento, mi cade in acconcio di dire una parola sull'insieme della relazione Brunicardi. Lontana da me qualunque idea non solo di muovere appunti, ma di avere la minima idea di erigermi a giudice della sua relazione. È un convincimento mio, che vale per questo, come tutti gli altri argomenti.

Io penso che, se coloro che sono incaricati di queste materie, in luogo di percorrere per lungo e per largo tutto il vasto campo, non potendo approfondire tutte le questioni e dovendo, per necessità di cose, sfiorarle e passare dall'una all'altra, si contentassero, in ogni occasione, di prendere una o due delle questioni più gravi, più importanti, più urgenti, e quelle prudentemente studiare e risolvere, magari con proposte concrete alla Camera (e, ripeto, non ho intenzione di alludere, con ciò, piuttosto alla relazione dell'onorevole Brunicardi, che a qualunque altro lavoro di questo genere); io credo che se ne avvantaggerebbe grandemente l'amministrazione, se ne avvantaggerebbe grandemente il paese.

Una parola ancora relativa alle strade provinciali. Io sono rimasto un po' sorpreso ed anche dolente (perchè dichiaro francamente alla Camera, che del resto lo sa, che delle strade io mi sono, con speciale amore e con speciale diligenza, occupato durante tutto il periodo dell'amministrazione passata), io sono rimasto sorpreso, quando ieri sentii il relatore che diceva che noi avessimo obbligato le Province nolenti a fare delle strade provinciali di serie inscrivendole d'ufficio.

A dire la verità io non mi sentivo colpevole di questo fatto; tanto poco mi sentivo colpevole, perchè aveva l'intima, la ferma convinzione di avere fatto tutto l'opposto.

Dovendo allestire un disegno di legge per le opere stradali, che in origine era stato immaginato in più larga scala, prevedendo tutte le spese necessarie per la completa ultimazione delle opere stradali delle leggi vigenti, vale a dire del 1862, 1875, 1881, 1883, la prima mia preoccupazione è stata proprio quella di fare una circolare alle Province perchè dichiarassero: 1° quali erano le strade ch'esse intendevano d'abbandonare, come non più necessarie per gli avvenuti mutamenti;

2° perchè dichiarassero, se intendevano d'assumere esse direttamente la costruzione.

Perchè, o signori, badate bene, io credo che il migliore dei provvedimenti sarebbe proprio questo: mantenere tutte le leggi, ma disporre che lo Stato possibilmente non facesse più strade, che le facessero le Provincie, le quali naturalmente avrebbero il concorso dello Stato nella stessa misura, come oggi fanno le Provincie allo Stato.

Che cosa succederebbe allora? Ne succederebbe che veramente non si farebbero che le strade, che sono, ripeto, necessarie; perchè, quand'è lo Stato che anticipa la spesa, quando la Provincia sa che questa spesa pagherà in sei, dodici o quindici anni, o non la pagherà affatto, è evidente che nessuna Provincia dirà: ma io sono contenta che si cancelli la strada A, il tronco B.

Ebbene le risposte che vennero non furono punto soddisfacenti. Abbandoni di strade non ne vennero punti o quasi; costruzione da parte delle Provincie: negativa completa su tutta la linea, ed allora ho voluto verificare, dopo le parole del relatore, come era avvenuto questo fatto. Il fatto è così: le iscrizioni d'ufficio furono fatte nel 1885. Ora furono fatte nove anni fa, ed è inutile ricercare di chi sia la responsabilità: certo è che le iscrizioni d'ufficio furono fatte. (*Interruzione dell'onorevole Brunicardi*).

Preme però a me, perchè la Camera può rimanere sotto l'impressione di questo, e quindi preme a me di dichiararlo. Dunque avvenne nel 1885. E per quali strade avvenne? Quasi mai, badate, per le provinciali: quasi sempre per le strade interprovinciali. O l'una o l'altra delle Provincie non volevano assolutamente, e così è avvenuto che nel 1885 (io non so nemmeno chi fosse ministro in quel tempo) vennero iscritte d'ufficio; ma posteriormente a quell'epoca, anche questa mattina l'ho verificato, non ne fu iscritta nessuna.

Aggiungerò ancora poche parole relativamente al personale del Genio Civile, perchè anche la Camera non rimanga sotto l'impressione di un giudizio che potrebbe dare non conoscendo perfettamente la questione, vale a dire che da parte del cessato Ministero si fosse agito con leggerezza e senza cognizione di causa. Bisogna notare (e questo ve lo ricorderete tutti) che nella legge del 15 giugno 1893 fu stabilito un nuovo organico pel

Genio civile, per gli ingegneri, per gli assistenti e per gli impiegati d'ordine, nuovo organico che naturalmente era inferiore a quello del 1882; e nell'articolo 46, mi pare, fu detto che si stabilirà cumulativamente per categorie coloro che dovranno essere licenziati.

Fu nominata la Commissione Reale, come prescrive la stessa legge, la quale si trovò a dovere interpretare quella parola « cumulativamente ». C'erano due maniere di interpretarla, vale a dire se si dovesse nella categoria degli ingegneri non guardare ai vari gradi, ispettori, ingegneri-capi ed ingegneri di classe, ma complessivamente tenerne tanti quanti il nuovo organico ne stabilisce.

Ora bisogna sapere che, mentre tutti i gradi e le classi erano esuberanti, quella sola degli allievi sia ingegneri che aiutanti era deficiente. Alcuni dicevano: voi avete scoperti 20 posti di allievo, dovete tenere altrettanti ingegneri di grado superiore. A questo il Ministero rispose: è assolutamente impossibile; prima di tutto perchè questa interpretazione è contraria allo spirito della legge, che era quello di liberarsi del vecchio personale non più buono o per ragione di salute o per ragione di età od altro.

Eppoi come si sarebbero potuti mantenere per trenta allievi, supponete, trenta ingegneri di grado? Molto meno trenta ingegneri capi? Ed inoltre, in riguardo agli ingegneri avete anche l'altra questione delle classi. Con la interpretazione letterale adunque il cumulativamente avrebbe portato all'assurdo. Poi c'è l'altra interpretazione derivante dall'organico nuovo: per esempio, questo porta 35 ingegneri-capi; ce ne sono 40, bisogna mandarne via 5 e così via per gli altri gradi. Questa interpretazione fu anche dibattuta lungamente con la Corte dei conti. Questa in due sezioni collegialmente tenute ritenne giusta la interpretazione secondo il concetto sostenuta dal Ministero. Alcuni dei licenziati però non si accontentarono e ricorsero alla quarta sezione del Consiglio di Stato, la quale ammise invece la interpretazione che sapete. Io rispetto le sentenze dei magistrati, ma dichiaro che se è possibile in questo caso ricorrere in Cassazione, io proprio desidererei che si facesse, perchè spererei dalla Cassazione stessa una modifica del giudicato. (*Conversazioni*). E con ciò io avrei esaurito il mio compito.

Una sola parola all'onorevole Brunicardi

ed è questa: io gli auguro che quanto prima egli possa dietro le sue proposte, arrivare a quel posto per poterle attuare. Se gli riuscirà di farlo, cosa di cui dubito io pel primo, ne sarò immensamente lieto e contento.

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

**Licata.** In risposta alle dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, debbo dire che non ci è bisogno nè urgenza di presentare una nuova legge per provvedere al riparto delle spese delle ferrovie complementari, dal momento che si rimandano gli stanziamenti a dopo l'esercizio 1896-97.

In questo senso provvede la legge 10 aprile 1892 la quale, all'articolo 3, stabilisce:

« Negli esercizi successivi al 1896-97 per le linee delle leggi 24 luglio 1887, n. 4785 e 20 luglio 1888, n. 5550 e fino al loro complemento, saranno stanziati non meno di 30 milioni annui. »

A che dunque presentare oggi una nuova legge? Non sarebbe ciò un fuor d'opera, una superfluità? Non sarebbe un duplicato inutile che non soltanto lascierebbe il tempo che trova, ma darebbe anche adito a fare apprezzamenti non molto benevoli verso alcuno di noi che ne ha proposto la presentazione?

Io, ad esempio, ho chiesto con insistenza la sollecita presentazione di un disegno di legge in proposito: ma non già per mantenere gli stanziamenti come lo disponeva la legge nel 1892, ma per vedere se non fosse possibile di anticipare di qualche anno gli stanziamenti medesimi.

Questo è stato il mio concetto che del resto non è punto contrario, nè avrebbe ad urtare con le attuali ristrettezze finanziarie; ed è con questo intendimento che ho presentato la mia mozione. Mi dispiace che l'onorevole ministro non la pensi allo stesso modo. Ma io ho fiducia che egli, esaminando meglio, col solito zelo, con la solita rettitudine e con la solita imparzialità che tanto lo distinguono, il problema, ho fiducia, dico, che egli finirà per accconsentire alle mie proposte. E questa mia fiducia, badi, onorevole ministro, non voglio poggiarla sul suo silenzio (giacchè per Lei, non mi pare che si possa adottare la nota massima *qui tacet consentire videtur*); ma la poggio sulla santità della causa che difendo.

Nella seduta di ieri, l'onorevole ministro

si è mostrato contrario al sistema delle costruzioni dirette, e molto favorevole al sistema delle concessioni.

Siamo in ciò d'accordo, onorevole ministro: imperocchè, col primo sistema, le nostre ferrovie complementari sarebbero con certezza rimandate alle calende greche; mentre invece, col secondo sistema, non sarebbe molto difficile di vedere, fra non molto, iniziati i lavori per la loro esecuzione.

Io, però, temo che, a furia di fare economie sui lavori pubblici, l'onorevole ministro possa finire per essere contrario tanto all'uno, quanto all'altro sistema. Pel sistema delle costruzioni dirette, mi pare che si sia mostrato contrario; pel sistema delle concessioni, mi permetto di dire che non mi sembra molto favorevole, dal momento che, per le concessioni delle ferrovie complementari, non ha mostrato nè premura nè entusiasmo.

Eppure, onorevole ministro, vi sono alcune di queste ferrovie complementari che hanno grande importanza: per esempio, la Castelvetro-Porto Empedocle, che dovrebbe servire a dar vita ad una vasta regione, di oltre 200,000 abitanti; viabilità a due interi circondari che non soltanto non hanno neppure un palmo di ferrovia, ma che non sono nemmeno riuniti da strade rotabili; a completare la linea di circonvallazione delle ferrovie sicule, e anche rendere qualche servizio alla patria in momenti di pericolo, quando (e Dio allontani il triste presagio!) potessimo essere minacciati dal vicino porto di Biseria che il Governo di Francia non tralascia di fortificare sempre meglio.

Il Governo avrebbe dovuto già costruire questa linea, perchè l'ha promessa tante volte. La promise nel 1879, con la legge Depretis; la promise nel 1888, con la legge Saracco; la promise nel 1892, con la legge Branca; l'ha promessa, poi, con le assicurazioni continue di tutti, i ministri che si sono succeduti al Dicastero dei lavori pubblici; ed ultimamente, anche l'onorevole presidente del Consiglio si è degnato di telegrafare a tutti i Comuni della provincia di Girgenti, che, all'apertura della Camera, sarebbe stato presentato un disegno di legge per la pronta esecuzione della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle.

Ieri, l'onorevole ministro dei lavori pubblici espresse idee molto larghe e degne di un uomo di Stato, com'egli è certamente,

quando disse che intenderebbe di applicare nella sua totalità la legge del 1888.

Questo è un ottimo divisamento, onorevole ministro, e che merita elogio.

Io però vorrei fare una raccomandazione in proposito. Se veramente l'onorevole ministro ha intenzione di attuare quella legge del 1888, si rammenti che è obbligo del Governo di provvedere, in prima linea, alle ferrovie meridionali; giacchè vi è una grande sproporzione tra le molte ferrovie del settentrione e le pochissime del mezzogiorno. Basti dire che di tutte le ferrovie comprese nelle leggi del 1887 e 1888, quasi la metà si sono costruite per l'Alta e Media Italia, mentre per le Province meridionali se ne sono costruite meno d'un quinto.

Nel caso nostro, quest'obbligo del Governo diventa poi maggiore, giacchè gli ultimi dolorosi avvenimenti della Sicilia, in qualunque modo essi si vogliano interpretare, dimostrano sempre un disagio da cui è travagliata quell'Isola generosa.

Ora, in questa condizione di cose, io credo che sarebbe obbligo del Governo di procedere sollecitamente alla costruzione della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle in conformità di quanto sarà per proporre, ispirata da sentimenti di equità e di patriottismo, la Commissione incaricata dei provvedimenti economici per la Sicilia.

Il ministro si è dato sommamente pensiero dei debiti contratti per le costruzioni ferroviarie, che hanno costretto il Governo a presentare di mala voglia un *omnibus* per oltre 97 milioni. Ebbene, perchè non si dovrebbe dar pensiero altresì dei debiti d'onore che ci sono per le costruzioni ferroviarie promesse e non fatte?

Rammento in proposito che nel 1888 lo stesso onorevole Saracco accordava cinquanta milioni alla Società Sicula per la concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle. Ebbene, se quella Società avesse accettato, il ministro a quest'ora non avrebbe parimenti dovuto provvedere, come ha fatto per gli altri 97 milioni di debiti? E provvedendo ne sarebbe successo per davvero quel fallimento generale, che ogni giorno invocano come spauracchio tutti coloro che hanno il tubercolo della tassomania?

Nella seduta di ieri l'onorevole ministro deplorava il cattivo sistema invalso negli ul-

timi tempi; cioè che quando c'è qualche opera importante, per la quale occorra una pronta costruzione, si cerca di mescolarla insieme a tante altre per farle approvare in unica volta. Egli diceva queste precise parole:

« Quando c'è un bisogno vero e reale di un'opera pubblica, non si deve confondere e farla approvare insieme a molte altre; ma si deve provvedere isolatamente per quanto lo comporta l'elasticità del bilancio. »

Ora ci può essere opera di maggiore utilità e di maggiore urgenza della linea Castelvetro-Porto Empedocle, che dovrebbe costruirsi in due circondari i quali non soltanto non possiedono, ripeto, neppure un palmo di ferrovia, ma che formano una grande eccezione in tutta Italia, perchè non possiedono neppure le strade ruotabili?

Esamini bene la questione, onorevole ministro, e vedrà che è proprio il caso di applicare la teoria che Ella ieri espresse con tanto convincimento. E vedrà anche che se a quelle popolazioni mancanti di ferrovie dobbiamo chiedere dei sacrifici, giustizia vuole che si accordino loro quei beneficii che finora è stata follia sperare di conseguirli.

In conclusione dunque io ringrazio l'onorevole ministro che si è mostrato proclive ad accettare, modificandola, la mia mozione; ma lo prego caldamente di voler presentare una legge non già per conservare gli stanziamenti nell'epoca prefissa dalla legge del 1892, ma per anticiparli di qualche anno, giacchè in tal modo sarebbe possibile affidare la concessione della linea Castelvetro-Porto Empedocle a qualche Società. Ed io Legarantisco, onorevole ministro, che, operando in tal modo, avrebbe compiuto un atto di equità e di grande giustizia distributiva. (*Bene!*)

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

**Brunicardi, relatore.** Io sono lieto di avere dato occasione all'onorevole Sani di fare il suo importante discorso, e di comunicarci alcune notizie interessantissime.

Io riconosco l'opera efficace prestata dall'onorevole Sani al Ministero dei lavori pubblici come riconosco quella dell'onorevole Genala. Ma l'onorevole Sani non è esatto, quando dice che, nella mia relazione, si trovano appunti all'Amministrazione passata. Io, anzi, ne ho scritto con lode; e potrei citare diversi punti della relazione, per esempio,

quello che concerne l'istituzione delle opere idrauliche di terza categoria, la quale (così ho scritto nella relazione), è una delle migliori riforme che l'onorevole Genala abbia potuto condurre in porto.

Vede dunque l'onorevole Sani che la mia relazione non è punto ispirata al concetto di disapprovare la passata Amministrazione.

L'onorevole Sani ha detto che io, ieri, parlando della Cassa dei cantonieri, ho affermato che l'onorevole Genala aveva promesso di presentare il bilancio tecnico. Se ho detto questo, non sono stato esatto e non ho neppure espresso bene il pensiero che si trova scritto nella mia relazione. Io ho scritto che l'onorevole Carmine, nel fare la relazione pel bilancio 1893-94, raccomandò all'amministrazione di presentare col bilancio 1894-95 il bilancio tecnico della Cassa dei cantonieri, ciò che non fu fatto.

E neppure parlando delle Casse pensioni e di soccorso pel personale ferroviario, intesi di fare il benchè minimo appunto all'amministrazione dell'onorevole Genala.

La questione della Cassa pensione e della Cassa di soccorso fu sollevata precisamente da me il 4 giugno 1890, essendo ministro dei lavori pubblici l'onorevole Finali e ministro del tesoro l'onorevole Giolitti, e nè l'uno nè l'altro vollero assumere impegni precisi in proposito. L'onorevole Genala seguì lo stesso sistema, e perciò è chiaro che io non potevo avere in animo di muovere, a questo proposito, alcun rimprovero agli onorevoli Genala e Sani.

Quanto alle strade interprovinciali, io richiesi all'amministrazione dell'onorevole Saracco un elenco di quelle classificate d'ufficio, e l'onorevole Saracco fu tanto gentile di comunicarmelo. Da questo elenco risultava che ventiquattro erano le strade interprovinciali classificate d'ufficio; che per tredici erano incominciati i lavori, e per undici non lo erano ancora. Ora l'onorevole Sani mi dice che questa classificazione era avvenuta nel 1885: ed io ne godo, perchè difficilmente poteva venire questa classificazione d'ufficio negli ultimi tempi.

Quanto poi alla parte della relazione che concerne il personale del Genio civile, l'onorevole Sani non può trovarvi nulla di offensivo, perchè, occupandomi delle sentenze della quarta Sezione del Consiglio di Stato, non ho fatto che domandare informazioni circa lo

stato delle cose all'onorevole Saracco, e le ho riprodotte nella relazione. Date queste spiegazioni, non ho altro a dire.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Onorevoli deputati! Nella seduta di ieri ho tanto abusato della bontà della Camera, che dovendo rispondere oggi ad alcuni oratori, procurerò di essere il più breve possibile.

Perchè nel mio discorso di ieri ho affermato che il Governo non intendeva più provvedere alle costruzioni ferroviarie direttamente per conto dello Stato, l'onorevole Canzi mi ha risposto che queste mie dichiarazioni volevano dire che io aveva poca fiducia negli impiegati del Governo. Niente di ciò, onorevole Canzi, niente di ciò. Per me sta semplicemente che in Italia, come dovunque, lo Stato è un pessimo costruttore. Se noi qui ricordiamo spesso il piano Baccarini, in Francia si ricorda, e di più si deplora il piano Freycinet, che ha costato molto più di quel che non sia costato in Italia, il piano adottato nel 1879. Dunque, questa è la vera ragione delle mie parole, e non è il caso di cercarne altre.

Ma l'onorevole Canzi ha preso opportunità per esporre due osservazioni, poichè non credo che abbia inteso rivolgermi un vero rimprovero. Egli si dolse che, per una questione di poco momento che concerne la stazione di Busto Arsizio, siasi proceduto tanto lentamente da indurre a credere che l'Amministrazione dei lavori pubblici cammini male e lentamente.

Ora io non dico che egli non abbia, in parte, ragione, ma una delle considerazioni le quali scusano e devono scusare l'Amministrazione è questa: che nell'esecuzione dell'opera di cui ha parlato, alcuni proprietari, e specialmente la Congregazione di carità locale ed un tal Candidiani, hanno mosso opposizione al progetto; quindi fu mestieri studiare una variante al progetto approvato, al fine di evitare litigi o indennità troppo onerose in materia di espropriazione.

Ma anche gli studii per questa variante sono fatti; e nel giorno 9 del corrente mese è intervenuto il voto del Consiglio di Stato, in base al quale fra pochi giorni si potrà appaltare il lavoro.

So bene che c'è un'altra questione secondaria di poche centinaia di lire, ma anche questa sta per essere appianata.

L'onorevole Canzi si è pure lagnato che solo dopo cinque mesi una Commissione nominata dal mio predecessore abbia presentata la relazione della quale ho già avuto occasione di parlare altra volta, rispondendo all'onorevole Scalini, che si riferisce alla ferrovia Saronno-Mendrisio. Io persisto a credere che i documenti che appartengono all'Amministrazione non debbano esser portati nel dominio del pubblico fuor quando il Governo non giudica che tale comunicazione possa essere consentita senza danno del servizio pubblico. Ora è da sapere che il documento di cui è parola stava innanzi al Comitato superiore delle strade ferrate, da me interrogato perchè si esprimesse sopra la domanda di concessione della linea Saronno-Mendrisio, e però ho creduto conveniente che altri ne prendesse notizia prima che il Comitato si sia pronunciato sull'argomento.

L'onorevole Canzi si è anche occupato del servizio economico delle ferrovie ed ha espresso qualche dubbio, che io non sia gran fatto favorevole a questo sistema.

**Canzi.** No, no.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ora onorevole Canzi, se sono interamente alieno dal credere che si possano ottenere alcune delle economie che il relatore del bilancio si ripromette dal servizio economico ferroviario, affermo d'altra parte che, quando pure nel servizio si possano introdurre savie economie, bisognerebbe innanzi tutto che lo Stato si accordasse con le Società per determinare quanta parte di queste economie dovrebbe andare a beneficio dello Stato.

Ora voi comprendete, signori, che siamo ancora molto lontani da quel giorno, nel quale si possa fare assegnamento sui benefici che si otterranno da questa semplificazione di un pubblico servizio. Questo dico ed affermo ma credo io pure che da un buon servizio nell'esercizio ferroviario, si potranno in tempo non troppo lontano conseguire effetti utili nell'interesse del bilancio dello Stato.

Quando ieri espressi qualche dubbio a proposito del servizio economico delle ferrovie, non dissi già che questo fosse l'avviso mio personale; espressi un'opinione, o piuttosto un'affermazione del Picard, il quale, accennando all'opinione prevalente in Germania a questo riguardo, scriveva così:

« Au début, le public s'est montré extrêmement satisfait des trains-tramways. Mais,

peu à peu, un revirement s'est produit dans l'opinion: on s'est plaint de l'insuffisance de vitesse, du manque de compartiments spéciaux pour les dames et pour les fumeurs, du défaut de chauffage des voitures en hiver, etc.... Le public a paru perdre de vue le caractère exceptionnel du service des trains-tramways, qui exige impérieusement de la simplicité et une diminution de vitesse. »

Perciò, quando avvertii che l'onorevole Buttinj aveva ragione quando disse che non bisognava poi spingere troppo oltre il desiderio delle economie nel servizio delle strade ferrate fino a compromettere il successo delle progettate innovazioni, intendevo solamente di fare una specie di raccomandazione che nell'ordinamento del servizio economico ferroviario si procuri di restar sempre nella giusta misura.

Debbo, qui, fare un passo indietro. Dissi poco fa che il parere della Commissione incaricata di studiare la linea Saronno-Mendrisio era stato deferito al Comitato superiore delle ferrovie; ma ho dimenticato di dire che se la relazione è venuta un po' tardi, ciò vuol dire che la Commissione ha creduto di esaminare a fondo la questione, onde presentare la sua relazione con vera serietà di propositi. Quindi se così è, non c'è una ragione perchè ce ne dobbiamo dolere.

L'onorevole Saporito si è occupato nel suo discorso di ieri della questione relativa alle Casse di soccorso e di pensione del personale ferroviario ed ha presentato un ordine del giorno che riepiloga tutta la sostanza del suo discorso.

Ora io non ho alcuna difficoltà di accettare il suo ordine del giorno, perchè questo in sostanza riproduce più esattamente tutto il mio pensiero.

Ho detto ieri essere necessario che questa questione sia una buona volta risolta, talchè mi sono affrettato a radunare espressamente la Commissione composta dei rappresentanti delle Società e del Governo; ma non intesi e non intendo con ciò di voler pregiudicare la questione rimasta sempre sospesa circa il carico che debba risaltarne allo Stato.

Quindi è che quando l'onorevole Saporito mi dice che tale è il suo desiderio, io non ci ho nulla a dire.

L'onorevole Saporito potrebbe forse accontentarsi delle mie dichiarazioni: ma siccome il suo ordine del giorno potrebbe vincolare

anche quelli che verranno dopo di me a sedere su questo banco, così io non ho alcuna difficoltà, ripeto, acchè il suo ordine del giorno sia approvato dalla Camera.

Intendo ora di rispondere all'onorevole deputato Guerci.

Nella seduta di ieri, il deputato Guerci mi mosse una seconda volta il rimprovero di non aver presentata una, che egli chiama leggina, per definire la posizione degli impiegati del Genio civile, i quali ottennero una decisione favorevole alla loro causa dalla Quarta Sezione del Consiglio di Stato. Egli avrebbe voluto che, lì per lì, io presentassi un disegno di legge intorno a questo argomento. E siccome io ciò non ho fatto, l'onorevole Guerci ha pigliato occasione per dire una seconda volta che io sono pronto alla critica, lento nell'azione.

In verità, se solamente da questo fatto si dovesse dedurre che sono tale, io dovrei dire che l'onorevole Guerci ha trovato una cattiva occasione per esprimere il suo pensiero.

Basta dir questo: che le sentenze pronunziate dalla Quarta Sezione del Consiglio di Stato non sono ancora giunte tutte al Ministero dei lavori pubblici; ed è ben chiaro che, prima di prendere una risoluzione a questo proposito, per non cadere un'altra volta nel pericolo che altri impiegati abbiano ad appellarsene al Consiglio di Stato, io devo camminare coi piedi di piombo e devo aspettare che giunga il giorno in cui io possa presentare alla Camera gli opportuni provvedimenti.

Ma, come ho avuto l'onore di dire altra volta, ripeto anche in questo momento che io non intendo con ciò di domandare nuove spese, almeno per il tempo avvenire; ma intenderei piuttosto di presentare un disegno di legge, in tempo molto breve, onde ridurre la spesa per il personale del Genio civile ed ottenere così quella maggiore economia che giustamente desidera la Giunta del bilancio.

Dunque lasci, onorevole Guerci, che io faccia il mio dovere come a me par meglio, e non mi venga a dire che in questa parte io sono stato, come sempre, irresoluto.

L'onorevole Guerci, con un linguaggio aspro e violento, mi ha mosso due altre accuse, alle quali avrei dovuto rispondere sol quando venga in esame il disegno di legge per maggiori spese delle costruzioni ferroviarie. Ma poichè egli mostra tanta impa-

zienza, poichè vuole ad ogni costo che io parli intorno a questo argomento, stia certo che lo farò soddisfatto perchè so che quando si accusa, *il en reste toujours quelque chose*, e sento che, quando si è su questi banchi, bisogna difendersi, quand'anche, come privato, si potrebbe lasciare che certe accuse cadessero senza rilevarle.

**Guerci.** Domando di parlare.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Dunque l'onorevole Guerci ha detto che io ho fatto una concessione alla Società Mediterranea della linea Roma-Segni, accordando alla Società medesima un corrispettivo di ventidue milioni, mentre la Società ha potuto eseguire l'opera per dodici milioni o poco più.

Ora è bene che la Camera conosca esattamente i precedenti quali risultano da una relazione dell'onorevole Genala, il quale fu relatore della legge del 1888.

L'onorevole Genala scriveva allora così:

« Il Governo chiede di poter costruire la Roma-Segni a rimborso di spese o a prezzo fatto, affidandola alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, esercente la Roma-Napoli. La Commissione non ha difficoltà di acconsentire, tanto più che il raddoppiamento della linea da Napoli a Segni non potrebbe esser fatto che dalla Mediterranea, la quale esercita questa strada, l'esercizio della quale, durante questi lavori, diverrà molto difficile, anche perchè, oltre il raddoppiamento del binario, è necessario rifare le fondazioni di alcune opere e di spostare l'attuale binario che è nel mezzo della strada, la massima parte espropriata già per il doppio binario.

« Chiedendo il Governo la facoltà di affidarlo per una somma inferiore di 22 milioni e mezzo, la Commissione domandò al ministro giustificazione di questo prezzo massimo, da ritenersi, bene inteso, come un massimo che, stipulando, il Governo non possa mai oltrepassare, e con la speranza che anzi si potrà ottenere un prezzo minore.

« La risposta ottenuta è sembrata alla Commissione soddisfacente. »

E perchè, o signori, la Commissione l'ha riconosciuta soddisfacente? Perchè in particolar modo la trovò soddisfacente l'onorevole Genala, il quale era il grande fautore della linea Roma-Segni, e che l'aveva fatta studiare con grande amore, credendo che questa linea si dovesse sostituire alla Roma-Napoli? Non è a caso che la Commissione si

tenne soddisfatta, ma si perchè sapeva, e venne informata che il Governo aveva nominato una Commissione d'uomini egregi, di tecnici distinti, i quali si erano recati sul posto ed avevano preso in esame le proposte fatte dalla Società del Mediterraneo, la quale, intendetelo bene, o signori, per la costruzione di questa linea domandava un corrispettivo di 28,507,000 lire. Ora, questa Commissione d'uomini tecnici aveva riferito al ministro e dimostrato con apposita perizia che il costo dei lavori si poteva calcolare in lire 22,037,000...

**Imbriani.** Vi ha guadagnato dodici milioni.

**Presidente.** Non interrompa, onorevole Imbriani!

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ma ella, che è un gentiluomo, onorevole Imbriani, non dica di queste cose...

**Imbriani.** Un gentiluomo deve riconoscere la verità!

**Presidente.** Onorevole Imbriani, non è possibile che si faccia una discussione in questo modo, venendo ella ad affermare cose che forse non conosce neppure.

**Imbriani.** Le conosco! Me l'hanno detto gli ingegneri che vi hanno lavorato. Lo farò affermare dinanzi alla Camera.

**Presidente.** E chi le dice che non le abbiano affermato cose inesatte?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Onorevole Imbriani, abbia la bontà di considerare che in questo momento io sono accusato, nientemeno che accusato. Dunque lasci libertà di risposta.

Io dico, adunque, che per un lavoro, pel quale la Società chiedeva 28 milioni, gli uomini tecnici del Governo hanno detto che se ne potevano dare ventidue. Ora, quando il Parlamento di quel tempo si tenne soddisfatto di questa giustificazione; quando la Commissione, creata dalla Camera per esaminare il disegno di legge, ebbe sott'occhio tutti questi documenti e molti altri che potrei qui presentare, io non so come il ministro possa essere accusato di avere fatto un contratto oneroso per lo Stato.

Altri può dire quello che crede; ma se il Governo non si deve affidare all'opera, al giudizio dei suoi migliori tecnici, a chi volete che si debba rivolgere?

Di qui vedete, o signori, che quando mi sono deciso a concedere la Roma-Segni alla Mediterranea come ne avevo dalla legge la facoltà, non ho mancato di prendere le mie

precauzioni e credo di aver compiuto il mio dovere. So bene, che si è affermato, come ha detto l'onorevole Guerci, che la Mediterranea ci ha guadagnato dieci o magari dodici milioni sopra ventidue. Ma che cosa ne so io, e mi si permetta di dire: che cosa ne sa l'onorevole Guerci?

L'onorevole Guerci ha parlato di non so quali contratti conclusi dalla Società con cinque o sei impresari che assicurarono alla Società questo largo guadagno; ma l'onorevole Guerci, più che altri, può sapere che pendono grosse liti fra la Società e quegli impresari, perchè egli stesso è uno degli arbitri, se non sbaglio.

**Guerci.** Perito.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** ... uno dei periti nominati dal tribunale nelle questioni tuttora vertenti. Locchè vorrebbe già dire che non si può ancora sapere come si chiuderà questa contabilità. E poi: non vi sono tante altre spese di cui conviene tener conto? Le espropriazioni, ad esempio, le spese generali di direzione e di assistenza e tante altre che restano a carico del concessionario?

Ma di queste cose io non mi debbo occupare, nè lo voglio perchè non mi presumo infallibile, e basta a me di aver dimostrato che in ciò la mia condotta fu regolare e corretta.

Purtroppo è vero; qualche volta i costruttori realizzano larghi guadagni, come altre volte non ci guadagnano affatto. E potrebbe anche accadere che sovra altre linee concesse alla Società questa sia andata incontro a qualche perdita anzichè a un guadagno. Ad ogni modo io voglio ricordare che ottenni di ripartire la spesa in cinque anni, mentre l'opera voleva essere compiuta in più breve tempo e la Società si impegnò a provvedere del suo a tutte le spese di straordinaria manutenzione durante il contratto di esercizio. Stando così le cose potete voi, signori, accusarmi di aver mancato al mio dovere?

Ma l'onorevole Guerci mi mosse un'altra accusa, che forse gli premeva di più di portare innanzi alla Camera: ed avendo ricevuto dalla cortesia di alcuni dei suoi colleghi, i quali avevano avuto occasione di esaminare un documento che non fa parte della relazione sul disegno di legge per maggiori spese ferroviarie, trovò che il ministro dei lavori pubblici per amore del loco natio e di altre città vicine, non si era peritato di introdurre

nel suo disegno di legge una proposta diretta a gravare lo Stato di una cospicua spesa per le stazioni di Asti ed Acqui, la quale non era punto necessaria.

Ora io desidero che la Camera mi permetta di leggere un articolo delle convenzioni intervenute con le tre Società ferroviarie, quelle voglio dire che furono approvate con la legge del 1888.

L'articolo 8 dice così:

« Gli innesti delle nuove linee, di che all'articolo 1 della presente convenzione (leggo quella intervenuta con la Mediterranea; ma sono tutte simili) alle ferrovie in esercizio o in costruzione avranno luogo nelle stazioni di Sampierdarena, Acqui, Nizza Monferrato, Asti, Avellino, Rocchetta, Melfi, Velletri, Sparanise, Campiglia Marittima, Cuneo, Saluzzo.

« Gli ampliamenti e gli impianti che in conseguenza di questo primo innestarsi delle nuove linee saranno, a giudizio del Governo, riconosciuti necessari esclusivamente nello ambito delle stazioni, per assicurare il regolare e completo servizio di diramazione delle linee ad esse affluenti, andranno a carico dello Stato. »

In conseguenza di questi patti avvenne che nell'anno 1889-90 il Governo, come ragion voleva, nominò una Commissione composta di rappresentanti del Ministero della guerra e dei lavori pubblici, i quali, d'accordo con quelli delle Società, doveano determinare la natura e l'importo delle opere rimaste a carico dello Stato ne' termini dell' articolo 8 delle convenzioni. Di fatti nel 1891, se non erro, la Commissione si occupò di tutte le stazioni che hanno formato oggetto di esame per parte dell'onorevole Guerci: le stazioni cioè di Asti e di Acqui. E fu allora, vale a dire in conseguenza di questo studio che non è stato ordinato da me, ma dai miei predecessori, che per l'adempimento del citato articolo della Convenzione la Commissione riferì che occorreva una spesa di lire 1,797,000 per la stazione di Asti, ed una di lire 1,207,300 per quella di Acqui. (*Bene!*)

Queste proposte furono presentate al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale approvò in massima i progetti presentati dalla Commissione, ma ritenne che si dovesse infrattanto provvedere agli impianti di vera ed indeclinabile urgenza, mentre più tardi si sarebbe provveduto a quei maggiori

impianti che le necessità del servizio avrebbero additato all'attenzione del Governo.

Dopo ciò, e d'appresso al parere del Consiglio superiore, avute le informazioni dell'ufficio di circolo l'onorevole Branca ministro dei lavori pubblici si affrettò a domandare un credito di cinque milioni, oltre i primi due già ammessi col bilancio 1891-92, che doveano servire interamente a coprire le spese strettamente necessarie per soddisfare gl'impegni contratti colle Società.

Se adesso volete sapere che cosa ho fatto io, la risposta è questa: fatto niente di niente. Io non ho chiesto un centesimo di più, perchè non occorreva. Non ho fatto che ricordare quello che era stato decretato colla legge del 1892. Che cosa adunque ne posso io, se, con la legge del 1892, si è stabilito che occorreva spendere sette milioni per queste opere? Che cosa ne posso io se si trova compresa fra queste stazioni anche quella del mio paese, anche quella di Asti, come ci si trova, per una spesa di più di un milione, quella di Potenza, che pure è la patria dell'onorevole Branca? (*Si ride*).

**Branca.** Domando di parlare.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Tutto questo non è opera mia. Ma permettete, signori, che vi dica che io non solamente non mi sento d'aver peccato, ma sento d'aver fatto qualche cosa nell'interesse e nell'utile dello Stato. Questi sette milioni dovevano essere impiegati e spesi, nel giro di cinque anni, cioè fra il 1892-93 ed il 1896-97. È scritto questo, a lettere di scatola, nella legge del 1892! Questa era la somma che si doveva spendere in questi cinque anni! Ebbene, che cosa ho fatto io? Appunto perchè credo che, nella esecuzione di queste opere, si debba andare a rilento, e si debba usare la maggiore economia per conciliare le esigenze del bilancio con le necessità del servizio ferroviario, ho provveduto perchè di questi sette milioni, una somma di 1,900,000 lire fosse rimandata agli anni posteriori al 1896-97: perchè ho sperato e spero ancora che si potrà riconoscere, alla prova dei fatti, che non è poi necessario spendere tutta questa somma, e che se ne potrà, in parte almeno, fare a meno.

Compreso da questo pensiero, ho creduto d'introdurre nello schema di legge che sta avanti alla Camera una disposizione per cui, ripeto, di questi sette milioni decretati con

leggi precedenti senza l'aggiunta di un centesimo, 1,900,000 lire andranno a carico del bilancio posteriormente al 1896-97.

Che le cose stiano così, io lo affermo; ma, siccome potrebbe darsi che qualcuno non credesse alle mie parole, dichiaro che metto questi documenti (*Mostra un fascio di carte*) a disposizione di chiunque li voglia prendere in esame; ed allora si vedrà qual parte io abbia avuto in questa faccenda, e come io non abbia fatto altro che proporre un temperamento diretto a rinviare parte di una spesa che doveva cadere sul primo quinquennio.

L'onorevole Guerci dice di essere informato da un ingegnere, magari astigiano, che si può spendere meno; ma bisogna distinguere fra bisogni immediati e quegli altri che si manifesteranno più tardi.

Immediatamente si è dovuto spendere una somma relativamente sottile: al resto si penserà poi. Ma voler dire che in quelle stazioni non debba manifestarsi fra breve la necessità di considerevoli impianti, è lo stesso che affermare cosa per lo meno inesatta; e chiunque entri in quelle stazioni si renderà facilmente capace che aprendosi lo sbocco per Genova, le due stazioni si dovranno considerevolmente ampliare. Ma tuttavia, ripeto, bisogna andare adagio, perchè vi sono tante altre stazioni alle quali dobbiamo provvedere. E se voi avrete, o signori, la bontà di esaminare quante altre stazioni sono comprese in quel disegno di legge, voi vedrete che molti milioni rimangono da spendere, talchè mi sono ingegnato a distribuire la spesa dei sette milioni già decretati sopra un numero d'anni superiore a quello preveduto colla legge del 1892.

Sono molte le stazioni alle quali stiamo provvedendo.

C'è, per esempio, la stazione di Faenza, che importerà una spesa di un milione e mezzo, ma questa è una conseguenza della costruzione della linea Firenze-Faenza; e così potrei dire di molte altre.

In conclusione l'onorevole Branca agì correttamente quando colla legge del 1892 aggiunse cinque milioni ai due del bilancio per dare esecuzione alla legge del 1888. Io non ho chiesto nè domando la più piccola somma.

Mi dica ora nella sua lealtà l'onorevole Guerci, se, conosciuto bene lo stato delle

cose, possa ancora sostenere che io abbia avuta qualche parte nel preparare questo disegno di legge in ciò che riguarda le stazioni della linea Genova-Asti.

E l'onorevole Branca potrà a sua volta testimoniare se io gli ho mai detto una sola parola, a questo riguardo, quando egli era al Governo.

Nelle proposte da esso presentate al Parlamento, l'onorevole Branca sapeva perfettamente di adempiere un dovere, e con la legge del 1892 si può dire oramai che la questione è rimasta decisa.

Io, o signori, non sento d'aver colpa alcuna; se fosse altrimenti, ditelo chiaramente, e non avrò difficoltà a riconoscere il mio torto. Ma lasciatemelo dire ancora una volta, io so e sento di non aver colpa alcuna.

Dovrei ancora rispondere qualche parola all'onorevole Licata, il quale pare che persista nel suo ordine del giorno. Io gli dissi già ieri che non potevo accettarlo così come egli lo ha presentato; quando verrà in discussione il disegno di legge per maggiori spese ferroviarie, farò conoscere anche più chiaramente gl'intendimenti del Governo a tale riguardo.

Una parola ancora ed ho finito. Fin da ieri il relatore ha voluto insistere nella affermazione che la Giunta presenta proposte di economie, ed il ministro non le vuole. È questa la parola d'ordine, lo so. Si combatte, come si dice, il Reno sul Po. La difesa del Reno spetta al Ministero dei lavori pubblici, quella del Po è affidata al ministro del tesoro.

Ma in verità di queste economie io ne ho sentito parlare, ma non ne ho vista alcuna, come non ne ho vista alcuna che sia stata proposta e propugnata dall'onorevole Giusso. Per me la verità è una e semplicissima, davanti alla quale ci dobbiamo inchinare. Il bilancio che oggi si discute non fu presentato dal Ministero presente. Ma il ministro attuale dei lavori pubblici vi ha presentato proposte di economie per circa 800,000 lire nella parte ordinaria, e per più di 4 milioni nella parte straordinaria; in tutto per una somma di 5,434,473 lire. Io invito la Commissione e specialmente il relatore, a far conoscere le sue economie. Tanto l'onorevole Giusso, quanto il relatore hanno parlato di porti utili e di porti inutili. Ma dicano quali sono questi porti inutili, domandino che si cancelli o si diminuisca la tale o tal'altra spesa, e probabil-

mente potranno trovare assenziente il ministro dei lavori pubblici, dove la proposta non trovi ostacolo negli impegni che si devono soddisfare.

Si è parlato delle strade provinciali di serie. A suo tempo verrà in discussione il disegno di legge da me presentato che regola questa materia. Ma poichè il ministro ha già trovato modo di ridurre la spesa di quasi tre milioni di lire, mi pare un po' difficile che si possa trovare ancora qualche altra economia.

L'onorevole relatore ha parlato di strade che si debbono abbandonare. Ma io ho fatto di più, le ho abbandonate col fatto.

Con le nostre proposte noi non vi domandiamo di iniziare nuovi lavori là dove non sono ancora cominciati. Tutt'altro. Ma se le nostre proposte fossero eccessive, fatele voi queste proposte e noi ci inchineremo davanti alla vostra volontà. Ma il venirci a dire che proprio voi avete il coraggio di fare tante belle cose e noi questo coraggio non lo abbiamo, quando vi presentiamo un bilancio con una riduzione di circa 5 milioni e mezzo, e voi assentite alle nostre proposte non solo ma riconoscete che alcune di esse sono forse eccessive: in verità, consentitemi di dirlo, a questi giudizi io non mi posso acconciare.

Chiudo pertanto il mio breve discorso affermando ancora una volta che sul terreno delle economie la Giunta può essere sicura che saremo sempre concordi, quando esse si possano effettivamente attuare. Ma noi desideriamo che dalle parole si passi ai fatti. Questi fatti stanno davanti a voi; voi li potrete giudicare secondo l'opera nostra. (*Bene!*)

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

**Canzi.** Mi pare che oggi si ripete quello che è accaduto molte altre volte.

Oramai non è da poco tempo che io sono alla Camera ed ho potuto notare che, ogni volta che si fa una censura contro una delle nostre istituzioni amministrative o contro uno dei nostri impiegati, gli uomini che stanno al Governo si alzano per difenderli, sempre, senza eccezioni.

Non si può toccare la burocrazia, perchè è quella che mantiene l'ordine in tutte le funzioni dello Stato; non la magistratura, che è un sacerdozio, non l'esercito perchè è il Palladio, non i preti perchè salvano l'anima e la morale.

Io credo che se qualcuno si alzasse per censurare i carcerati, il ministro dell'interno a sua volta si alzerebbe a prenderne le difese!

Mi ha fatto meraviglia che l'onorevole Saracco non voglia neppure indirettamente ammettere che qualche cosa esiste che non lascia perfettamente tranquilli, intorno ai congegni amministrativi e tecnici del suo Dicastero. Tanto più che le osservazioni che aveva fatte io, non costituivano una censura alla persona del ministro Saracco, ma una censura in genere alle condizioni delle nostre amministrazioni.

Egli, poi, con la consueta abilità, ha procurato di sviare un pochino l'attenzione della Camera dall'obbietto principale del mio discorso di ieri, richiamandola, invece, sopra una piccola parte, e secondaria di quel discorso, nella quale io riferivo un fatto speciale accaduto nel mio Collegio. È vero, ho parlato di fatti piccoli, ma anche di grandi ed importanti, adducendoli, a mo' d'esempio, per dimostrare non infondato il mio timore che l'amministrazione a Lei affidata sia tutt'altro che perfetta.

Ho parlato dei 98 milioni di che costituiscono la *sorpresa* annunciata dall'onorevole Sonnino; ho parlato di ferrovie che ci costano il 250 per cento di quel che vennero preventivate; ho parlato di una Commissione che, nominata per una questione ben nota, non aveva ultimato il suo lavoro dopo cinque mesi; infine ho parlato delle difficoltà e resistenze che tutti i ministri che si sono trovati a quel posto hanno incontrate, per introdurre l'esercizio economico delle ferrovie.

Io quindi, me lo perdoni l'onorevole Saracco, mantengo la mia opinione, e credo sia quella del pubblico, cioè, che nei congegni amministrativi e tecnici del suo Ministero, vi sia molto, ma molto da migliorare. E se mancava un argomento in favore del suo assunto, è venuto fuori adesso.

In un dibattito come quello che è sorto a proposito della ferrovia Roma-Segni, mi guarderò bene di entrare come giudice, tanto più non conoscendo i particolari della questione stessa; resta però assodato in fatto, che se i costruttori della linea non hanno guadagnato, come dice l'onorevole Guerci, 12 milioni, hanno di certo guadagnato troppo.

Ora perchè hanno guadagnato troppo? Evidentemente perchè c'è qualche cosa di sba-

gliato nei vostri Uffici tecnici, che non sanno mai dare una giusta valutazione ai lavori che deve eseguire il Ministero o che devono eseguire gli altri.

Ancora una parola intorno alla questione di Mendrisio. L'ho detto l'altro giorno, è una questione vecchia, troppo vecchia, si dovrebbe dire, se si guarda agli interessi del paese; il potere esecutivo, il Ministero dei lavori pubblici, specialmente dopo le Convenzioni ferroviarie, non si considera più come il tutore dei trasporti nel senso dell'economia nazionale, bensì gli pare quasi avere ufficio di *vetturino* che deve guadagnare il più che può, anche a carico di quelli che devono fare i trasporti.

Questa è l'unica ragione della fortissima resistenza che s'incontra per ottenere la concessione di una ferrovia, la quale concessione poi non sarebbe di nessun aggravio dello Stato, perchè non si domanda nessun sussidio di nessuna sorta, neppure di un centesimo.

Il Governo dice: ma questa linea farà la concorrenza alla Mediterranea. Certamente che le farà una fortissima concorrenza, appunto perchè è una buona linea indicata dalle esigenze economiche e commerciali.

Ma chi v'impedisce una volta che dovete dare la concessione di darla con quelle condizioni che credete anche più appropriate all'interesse dello Stato? E perchè non potreste anche per questa linea mantenervi una partecipazione come l'avete per le altre?

Ed allora invece di perdere guadagnereste, perchè il prodotto delle due linee, sia pur di poco, sarà superiore a quello di una.

Quanto ai documenti, l'onorevole Saracco ha risposto che è sempre stata sua opinione che i documenti dell'amministrazione non debbano essere gettati in pubblico. Io in massima debbo dichiarare che sono della sua opinione, ma nel caso concreto, la cosa è diversa; non si può considerare la relazione di quella Commissione come un documento dell'amministrazione.

Come venne istituita la Commissione? Per le sollecitazioni della rappresentanza della Lombardia e di molti deputati che siedono in questa Camera.

È stato per deferenza a queste sollecitazioni, per secondarle, che il ministro passato ha nominato la Commissione. Ora come si potrebbe conciliare questa deferenza col fatto che poi il Governo non vuol far conoscere la

relazione della Commissione. Ma in fin dei conti, una volta che la questione venisse portata innanzi alla Camera, o il Ministero ci darà ragione, o ci darà torto, ed in questo caso non dovrà egli (a giustificare il rifiuto) dire le ragioni che si trovano nella relazione?

Quindi nel caso concreto non trovo nemmeno giustificato il segreto che si vorrebbe serbare.

Onorevole Saracco, l'altro giorno non ho pensato, nè ho detto, che Ella possa essere o contrario o tiepido amico del servizio economico ferroviario; ma oggi, veramente, dalle parole che Ella ebbe a pronunciare, mi è venuto il dubbio, che, se Ella non è avversario di questo sistema non ha però per esso una grande fiducia; e questo perchè ancora una volta ha voluto ripetere l'osservazione dell'altro giorno, cioè che, dove il servizio economico venne introdotto, non riuscì di grande soddisfazione per le popolazioni, ed a conferma di ciò ha letto un brano di una relazione fatta, mi pare, in Francia.

Ma è naturale, onorevole ministro; il servizio economico non si fa tanto a vantaggio dei viaggiatori, quanto per l'amministrazione e per lo Stato, quando è lo Stato che amministra, od è direttamente od indirettamente interessato.

Come vuole siano contenti i viaggiatori, se le carrozze sono più piccole, se la illuminazione è meno ricca, se le carrozze meno riscaldate?

Il servizio economico si fa appunto per risparmiare dei quattrini, per fare economia.

Ad ogni modo non voglio tediare più oltre la Camera. Ringrazio l'onorevole ministro dei chiarimenti che, colla consueta cortesia, ha avuto la bontà di darmi.

Mi auguro di sbagliare nei miei apprezzamenti sui difetti dell'organizzazione del Ministero dei lavori pubblici, ma, me lo creda onorevole Saracco, l'opinione pubblica è con me. Lo domandi ai disgraziati amministrati.

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

**Guerci.** Il ministro, debbo confessarlo, per quanto fosse mio desiderio di rimaner convinto, non è riuscito a persuadermi.

Accenno a due fatti, citati dall'onorevole ministro, e che non riesco a spiegarli.

Per la Roma-Segni v'è un consiglio di persone competenti ed egregie, alle quali il

ministro *deve* chinare il capo, *deve* sottomettersi, di guisa che la responsabilità sua sfuma, sparisce.

Invece per i lavori occorrenti per l'ampliamento delle stazioni di Acqui e di Asti egli non si conforma alle proposte dei tecnici e pare, da quel che disse, sorridendo, poco fa, erigendosi a tecnico, che poco o nulla a quegli apprezzamenti tecnici, vi creda.

Ora non arrivo a comprendere come si possano fare due apprezzamenti diversi sopra due cose identiche.

Eppoi v'è di più: perchè il ministro, accennando a quel documento che un amico mio, troppo premuroso, così dice il ministro, volle farmi vedere, ne fa le meraviglie?

Non comprendo perchè questo fatto debba impensierire il ministro.

Questo documento appartiene alla Commissione dei Quindici. Ora perchè non deve essere lecito ad ogni deputato di esaminarlo, quando da questo documento si può fare un apprezzamento sulle condizioni del bilancio in generale?

Perciò non capisco nel ministro questa specie d'inquietudine. Egli non vede bene che un amico mi abbia fornito il documento, mentre vorrei che esso fosse presentato alla Camera, affinchè potesse farsi un chiaro concetto di tutto quanto è avvenuto in questi ultimi anni nel dicastero dei lavori pubblici.

In quel documento sta scritto: *Assegno per Asti 230,000 lire: nuovo assegno (variazioni) 1,635,000 lire.*

**Saracco**, ministro dei lavori pubblici. Ma no.

**Guerci**. Aspetti, onorevole ministro, e spiegherò dopo anche questo.

**Acqui**: 1,260,000 lire in più dello stanziato dal precedente ministro.

Le posso dire qualche cosa di più, e permetta che ripeta quel che ho detto quando parlai la prima volta. Per la stazione di Parma eransi stanziati lire 835,000, assegno in più 35,000, ed io allora dissi che, come Parmigiano, nell'intendimento proprio di rappresentare quella mia città che mette la patria al di sopra di tutto e di tutti, invece di 835,000, mi accontentava, pel momento, di 180,000.

Quindi le variazioni sono evidenti e assolute. Ella potrà dare tutte le spiegazioni che vuole qui, potrà portare tutte quelle ragioni di ordine burocratico che valgono a scemare la sua responsabilità, io lo ammetto; ma la

impressione non me la distrugge. E le ho detto anche quanto questa impressione sia dolorosa per me.

Questa è l'ora dei sacrifici, e chi non è capace di fare sacrifici, per me, che cosa vuole, è oggetto di sospetto.

Conchiudo così. Sarò stato vivace sì, scortese no. Caso mai lo fossi stato, creda pure, onorevole ministro, che la parola ha tradito il pensiero.

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

**Branca**. Poichè l'onorevole ministro ha voluto citare il mio nome e la mia legge, mi vedo obbligato a dare alla Camera alcune spiegazioni.

Nessuno meglio dell'onorevole Saracco sa tutta la deferenza che ho per lui; ma dal momento che egli cita me, deve citare la mia legge come è stata fatta. Ora, onorevole ministro, io non ho stanziato in bilancio sette milioni per lavori nelle stazioni; e molto meno li ho stanziati per Asti, per Acqui e per Potenza. Le stazioni di innesto, come quella di Potenza, come quella di Rocchetta, come quella di Acqui, come quella di Asti, come quella di Ovada, e via di seguito, sono tutte indicate coi rispettivi assegni nella legge 20 luglio 1888, che porta la firma dell'onorevole Saracco, e fu difesa dall'onorevole Genala, relatore della Commissione di cui io stesso ebbi l'onore di essere presidente. Ma sono tutte indicate nella legge sua. Nella legge mia, ossia nella legge 10 aprile 1892, gli stanziamenti non furono aumentati che di soli tre milioni e mezzo.

Debbo aggiungere un'altra spiegazione. In quella legge del 1892, di stanziamenti nuovi non vi erano che nove milioni e mezzo, cioè: tre milioni e mezzo per le stazioni, tre per completare la Faenza-Firenze, per la quale si erano spesi già sessantatré milioni, e senza quei tre milioni non si sarebbe potuta portare a compimento; e tre milioni per la Salerno-San Severino, di cui un solo tronco doveva compiersi perchè l'intera linea si potesse aprire. Tutti gli altri stanziamenti furono rimandati agli anni successivi, quando non vi era un impegno contrattuale, assolutamente preso.

E rammento poi che il Ministero, del quale io aveva l'onore di far parte, fu dimissionario fino dal 14 aprile, onde di questi tre milioni e mezzo non ho disposto per nulla e non h-

fatto assegni nè alle stazioni di innesto, nè a linee di sorta.

Codesti tre milioni e mezzo non furono dunque domandati da me per accrescere gli assegni delle stazioni d'innesto, chè, anzi, a parer mio gli assegni, ordinati dalla legge Saracco del 1888 (e della quale assunsi la responsabilità, perchè, come dissi, fui presidente della Commissione che riferì su quella legge, che venne poi approvata ad unanimità dalla Camera) erano sufficienti; ma i tre milioni e mezzo li domandai perchè, col regime delle nostre ferrovie, dovendosi provvedere non solo alle stazioni d'innesto, ma a tutte le stazioni con i fondi delle Casse patrimoniali, per qualsiasi bisogno nuovo, anche per fare un pezzo di binario nuovo per 30,000 lire, non c'erano mezzi occorrenti.

Difatti le Casse patrimoniali non essendo alimentate che dal 16 per cento dei proventi ultra-iniziali, e poichè il traffico, invece di dar maggior provento, lo dava minore, e non si poteva fare nessun miglioramento nelle stazioni, per quanto fosse richiesto dai più urgenti bisogni, e poichè le Società, quando erano richieste di provvedere ad ampliamenti necessari, non solorifutavano, ma pretendevano invece, come il ministro non può ignorare, proposte per ampliamenti di stazioni, per una somma di molto superiore al centinaio di milioni; avveniva che, se il ministro ordinava un ampliamento di stazioni per 20 o 30 mila lire, offrendo gl'interessi per un rimborso posticipato, le Società non volevano accettare, perchè esse, e lo dico non per muovere loro censura, desiderano che quando si pone mano all'ampliamento di una stazione, quest'ampliamento sia ampio e completo.

Ora, io per uscire da questo ginepraio e togliere la disputa sugli aumenti necessari ed imprevisi per lavori nelle stazioni, credetti bene di aumentare gli stanziamenti di tre milioni e mezzo. Ecco tutto. Ma io posi questi tre milioni e mezzo, che dovevano servire per tutte le stazioni, dovunque si verificasse un bisogno, (anzi ricordo che mi fu suggerito questo aumento dal fatto che, in una piccola stazione del Piemonte, la stazione di Montanaro, essendò necessaria una grue idraulica, che costava sette mila lire, non si trovò il modo di poterle provvedere, perchè il Ministero dei lavori pubblici, che pure dà centinaia di milioni per sopraprezzi ad appaltatori, non aveva a sua libera disposizione poche

migliaia di lire per provvedere ad un bisogno necessario), come dico li posi nel bilancio, ma non ne disposi affatto. Quindi mi dichiaro perfettamente estraneo a tutto ciò che può riguardare l'aumento del fondo per le stazioni. Nella controversia che fu sollevata, tra l'onorevole ministro ed altri oratori, io, ripeto, per la grande deferenza che ho verso l'onorevole Saracco, nulla aggiungo augurandomi ch'egli voglia, come dice, ottenere le maggiori economie possibili; non credo di aggiungere parola, ma persisto nel sostenere che ho domandato tre milioni e mezzo e che, di questi, non ho impegnato nemmeno una lira.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Mi scuserà la Camera, se rientro per poco in questa, per me disgustosa, discussione.

Quanto alla Roma-Segni mi pare già di aver detto e dimostrato che sopra i 28 milioni chiesti dalla Società, il contratto è stato concluso in base a 22 milioni da pagarsi in cinque anni mentre l'opera doveva essere ultimata entro un tempo più breve. Come ministro non tecnico, non so adunque chi voglia chiamarmi in colpa se ho ottenuto tutto quel ribasso che mi venne suggerito dai funzionari tecnici del Governo.

S'è detto che la Società ha guadagnato tanti milioni; ma, che io sappia, nessuno lo potrebbe scientemente affermare. Ed io assisto a questo strano caso, che mentre le Società guadagnano tanti milioni, quella del Mediterraneo perde circa 40 lire sulle proprie azioni.

Ma io in questo non entro; io mi sono rivolto alle persone più competenti e non debbo andare tant'oltre per sapere se qualcuno abbia guadagnato più del dovere. (*Interruzioni*).

Io ho preso tutte le possibili precauzioni: non potevo prenderne delle altre. Ho ottenuto 500,000 lire di guadagno di fronte alla facoltà che avevo dalla legge di dare 22 milioni e mezzo; oltre a ciò, ho aggiunto condizioni speciali a carico della Società e però io mi sento libero e tranquillo del fatto mio.

Ma sul secondo punto, dico la verità, avrei creduto che nella sua lealtà (perchè la vivacità della parola piace anche a me, e quantunque io sia abbastanza vecchio ho ancora un po' di vivacità di parola, perchè quello che sento lo dico) avrei creduto, che un giovane deputato come l'onorevole Guerci do-

vesse sentire, mi scusi la parola, il dovere di riconoscere che nella questione delle stazioni il ministro attuale dei lavori pubblici non ci entra nè punto, nè poco.

Egli ha cominciato con molta abilità di frase a farsi bello di ciò che propone per Parma. Ma l'onorevole deputato non sa che egli chiede più di quello che ancora si deve spendere per la stazione di Parma...

**Guerci.** È nell'elenco.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Nello elenco vi sono spese già fatte, onorevole deputato.

**Guerci.** Me ne appello alla Commissione dei Quindici.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Aspettiamo pure il giudizio che ne farà la Commissione dei Quindici. Io dico intanto che per la stazione di Parma, si tratta di soddisfare una vecchia passività e non vi sono che 34,000 lire che rimangono disponibili. (*Interruzione del deputato Guerci*) Egli ne vuole 180,000: vede dunque che domanda più di quanto il disegno di legge gli accorda.

Questo è e lo affermo.

Andiamo avanti.

Come l'onorevole Branca a riguardo mio, così egli sa quanto sia cordiale ed antica la nostra buona amicizia; ma io qui bisogna bene che mi difenda, in nome di Dio.

Ora il fatto è questo, che colla legge 10 aprile 1892 venne stabilito che per le stazioni di innesto delle linee concesse alle Società esercenti erano destinati cinque milioni, i quali si dovevano spendere nel giro di cinque anni dal 1892-93 in poi insieme agli altri due milioni già accordati per lo stesso titolo con la legge del bilancio del 1891-92 al capitolo 289; si avevano dunque 7 milioni disponibili per queste stazioni.

**Branca.** Io trovai 3 milioni e mezzo.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Sette milioni da spendere in cinque anni dal 1892, 1893. Ho la legge sott'occhio e chiunque può consultarla quando vuole. Che cosa dice il disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare? Io non ho fatto altro che mettervi in evidenza quei 7 milioni già approvati con leggi precedenti senza aggiungervi nulla del mio e senza introdurre alcuna variazione nel piano di esecuzione dell'onorevole Branca; al quale non faccio certo il torto di credere che abbia chiesto i sette milioni senza sapere dove e come si dovessero spendere.

Ora io dico e sostengo che il prospetto che servi di base all'onorevole Branca per fare le sue proposte che furono tradotte in legge è lo stesso che ho creduto mio dovere di comunicare alla Commissione dei Quindici perchè ne prendesse cognizione. E venga pure davanti alla Camera questo documento, pervenuto a mani dell'onorevole Guerci, come io non mi opporrò certamente. Di qui e dai documenti che sono pronto a presentare, apparirà che nella stazione di Asti si è spesa la somma di sole lire 231,877 e nella stazione di Acqui quella di lire 60,561, mentre i progetti di massima approvati dal Consiglio superiore, secondo le proposte di una Commissione speciale, di cui faceva parte un rappresentante dell'autorità militare, prevedono una spesa di lire 1,365,000 per l'una e di lire 1,026,000 per l'altra di queste stazioni. L'onorevole Branca ha detto che la spesa per le stazioni è fissata dalla legge del 1838. Se si parla della spesa a carico della Società il fatto è vero; tant'è che quella del Mediterraneo si obbligò di spendere lire 2,577,000 ripartite sopra dieci stazioni. Ma questa è la parte che doveva pagare la Società, ed il danaro lo ha speso tutto.

Adesso vien la volta dello Stato; e lo Stato ha cominciato a spendere quello che era strettamente necessario per aprire alcuni tronchi, il resto verrà poi. Ed il vero è che dietro mia iniziativa fu stabilito di prolungare di due anni lo stanziamento di una cospicua somma che prima si voleva spendere nel primo quinquennio. È questa la mia colpa? Sono io che spingo a spendere più del dovere? Sono io che voglio spendere un milione quando bastano 60,000 lire?

L'accusa è veramente strana, ed è ancora più strana, quando si considera che il mio disegno di legge non comprende veruno stanziamento nuovo sopra i sette milioni delle leggi precedenti, e poteva fare a meno di parlarne. Ma poichè ho desiderato, come dovevo desiderare, che la verità si conoscesse intera, così ho creduto mio dovere di dare alla Commissione dei Quindici i ragguagli che mi aveva domandato. E non me ne pento. Avrei potuto, come si dice, condurre il can per l'aia, se mi fossi sentito colpevole. Ma io vi dichiaro sulla mia coscienza, e non ho mai mentito, lo sappia l'onorevole Guerci, che io non sapeva niente affatto di ciò. È stato unicamente quel giorno in cui ho dovuto mandare

alla Commissione dei Quindici i documenti che mi aveva chiesto, che ho visto venir fuori i nomi di Asti ed Acqui. Ho detto subito: sarà un rumoraccio di casa del diavolo! (*Si ride*).

Sapete del resto che, a quest'ora, quando si è vecchi, e si hanno quarantadue anni di vita politica, si può sopportare anche questo, quando si ha la coscienza tranquilla, come me la sento io.

Dopo di ciò, se l'onorevole Guerci persiste a credere che io abbia commesso qualche grosso peccato, mi rassegnerò; ma non per questo lascerò di essere, come mi sento profondamente tranquillo. (*Bene! Bravo!*)

**Branca.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

**Fili-Astolfone.** Ho chiesto di parlare, quando l'onorevole ministro rispondeva, per la seconda volta, all'onorevole Licata, sulle nuove costruzioni complementari; e l'ho fatto, perchè sentivo nell'animo mio qualche cosa di ripugnante a ritenere che la legge non obblighi il potere esecutivo ad eseguirla. Se vi era un ministro dal quale io, insieme con l'onorevole Licata, avevo diritto di udire una risposta benevola, per la proposta che egli aveva fatto, questo ministro era giusto l'onorevole Saracco; l'onorevole Saracco alla cui lealtà io dovrei appellarmi, per sapere la ragione per la quale la linea Castelvetro-Porto Empedocle, certo per colpa non sua, non entrò nelle convenzioni con le quali furono approvate le altre linee, fra cui l'Ovada-Asti.

Ora, onorevole ministro, se ci appelliamo alla legge, troviamo un *fine di non ricevere* nei progetti che avete presentato; se ci appelliamo alla vostra lealtà, voi siete obbligato a confessare che appunto siamo di fronte ad una situazione di cose, che per un quinquennio esitate ad impegnarvi. Che fare adunque? Se io avessi potuto avere autorità ed influenza sul mio egregio collega, onorevole Licata, lo avrei pregato di non pregiudicare per ora, la questione, ritirando l'ordine del giorno, ed aspettando che la questione si risolvesse nella discussione che faremo dei provvedimenti ferroviari.

Però non nascondo che la questione è alquanto pregiudicata dalle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro; avendo affermato che il Governo non intende più costruire diretta-

mente; e può essere anche pregiudicata dalla relazione che accompagna il disegno di legge sui provvedimenti ferroviari, e dall'opinione della maggioranza della Commissione, che vuole stabilito il termine del 1897 prima del quale non si debbano più fare concessioni nemmeno per le ferrovie che rimangono a costruire.

Noi abbiamo inteso dall'onorevole Branca come si proceda per l'ampliamento delle stazioni di comodo e da ciò ci possiamo render conto come si rimandino di tempo in tempo i legittimi desiderii delle popolazioni; ciascuno provvede ai fatti proprii, dimenticando quelli degli altri.

In questo momento in cui chiamate le popolazioni a sottostare a nuovi sacrifici, se voi negate loro i benefizi che le vengono assegnati dalle leggi, con qual coraggio voi potrete farlo?

Delle due l'una, o accordate alle popolazioni la soddisfazione dei diritti che loro spettano per forza di leggi, oppure non minacciatele di nuovi sacrifici.

Quindi pregherei l'onorevole Licata di ritirare il suo ordine del giorno almeno per ora.

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

**Licata.** Mi associo a quello che ha detto il mio egregio amico Fili-Astolfone. Ritiro il mio ordine del giorno, e mi riservo di ripresentarlo in occasione del disegno di legge sulle ferrovie complementari in costruzione.

**Presidente.** Sta bene, tanto più che il suo ordine del giorno non avrebbe potuto ora essere messo a partito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Brunicardi, relatore.** Sono dolente di dovere ancora difendere l'operato della Giunta, ma la colpa non è mia.

L'onorevole ministro ieri censurò, in termini blandi, la relazione, ed in qualche parte ne fece anche l'elogio; oggi, invece, l'ha censurata in modo piuttosto acerbo.

C'è quindi necessità per me di rispondere all'onorevole ministro.

Sarò brevissimo, e prego la Camera di avere la cortesia di ascoltarmi.

La Commissione del bilancio ha riconosciuto le economie proposte nel bilancio di previsione 1894-95 dal ministro Saracco, seppure economie possono chiamarsi; perchè l'onorevole Saracco non ha fatto che rinviare di spese.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Non è vero.

**Brunicardi, relatore.** Per certi lavori, per le strade nazionali...

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** In parte. Le altre no.

**Brunicardi, relatore.** ... sono rinvii di spesa. Riconosco ben volentieri che per le strade provinciali e per le opere idrauliche straordinarie ha presentato disegni di legge, ma perchè le altre economie siano consolidate, la Commissione ha veduto la necessità di provvedimenti legislativi. Non ha fatto alcun rimprovero all'onorevole ministro di non aver presentato delle altre economie per mezzo di provvedimenti legislativi, per la semplice ragione che venuto da pochi mesi a quel posto non avrebbe avuto il tempo necessario di farlo.

L'onorevole ministro dice: La Commissione non fa che proposte vaghe, non determina niente, altre economie non si possono fare. È per questo che la Giunta generale del bilancio si è permessa di dare in via di suggerimento qualche idea, ed ha cominciato dal mettere avanti la riduzione dell'elenco delle strade nazionali. Sembra forse arditto, ma quando si considera che abbiamo in Italia oltre 8000 chilometri di strade nazionali, se l'onorevole ministro rivede attentamente, spassionatamente l'elenco, creda, che ne troverà parecchie centinaia di chilometri che dovrebbero essere classificate tra le provinciali. Onorevole ministro, lo faccia questo studio. Io non voglio dir niente, non voglio dire che alcuni chilometri di queste strade sono classificati nazionali per favoritismi od altro...

**Crispi, presidente del Consiglio.** Siamo venuti ora al Governo, come può dire che favoreggiamo le cose antiche?

**Brunicardi, relatore.** Appunto per ciò non ne faccio un torto al Governo.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Nè potrebbe farlo se volesse.

**Brunicardi, relatore.** Ma chi ha mai pensato a farlo? Io, nella mia relazione, invitava il Governo ad esaminare l'elenco. Non facevo un torto a nessuno.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** V'è una Commissione per aggiungerne altre.

**Brunicardi, relatore.** Ma i tempi rosei, onorevole ministro, sono passati, la sciolga quella Commissione.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** La scioglierò. È già sciolta.

**Brunicardi, relatore.** Quando venite ad aumentare il prezzo del sale, quando venite a ridurre la rendita, ad accrescere la tassa fondiaria, volete ancora parlare di passare a carico dello Stato, strade che sono provinciali?

Dunque come secondo suggerimento (e ripeto, onorevole Crispi, che non erano critiche le nostre ma suggerimenti, e se la Giunta generale del bilancio non può dare consigli e suggerimenti, io non so davvero che cosa stia a fare) si diceva: rivedete la legge sulle opere idrauliche di seconda categoria e guardate se non sia il caso che alcune di esse possano, approfittando della legge fatta ultimamente dall'onorevole Genala, passare in terza categoria.

L'onorevole ministro sa, per esempio, che lungo il Reno alcune opere di arginatura a destra sono classificate in seconda categoria, mentre alcune altre a sinistra, le quali si trovano nelle identiche condizioni, per voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono state classificate di terza. Ella conosce molti fatti a questo proposito, onorevole ministro. Non si tratta di fatti personali come quello dell'onorevole Guerci. Potrei dire, per esempio, che in una regione d'Italia per proteggere un fondo che costa 400 mila lire lo Stato ha speso 2 milioni per opere idrauliche. E potrei citare moltissimi altri fatti.

Ora se queste cose si facessero in momenti rosei per la finanza, in cui non ci fosse bisogno di venire a chiedere nuove imposte, io ancora lo comprenderei; ma ridotti alle strettezze in cui siamo oggi, capisco pure che tutti quelli che alle tasse preferiscono l'economie possano dare questi suggerimenti al Governo.

**Crispi, presidente del Consiglio.** I due milioni non sono stati spesi ai tempi nostri. Il bilancio non è nostro. Siamo venuti al Governo soltanto da ieri.

**Brunicardi, relatore.** Ma io faccio la critica dei Governi passati ed ho tanta fiducia in questo che ho speranza che vorrà rimediare ai mali del passato.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Sta bene. Studieremo. (*ilarità*).

Questo è un bilancio dei nostri predecessori.

**Brunicardi, relatore.** Onorevole Crispi, mi

dispiace che Ella non sia entrato nel concetto della mia relazione. Io ho lodato le intenzioni dell'onorevole Saracco ed ho lodate anche le economie che ha fatto, alcune delle quali sotto forma di rinvii di spese...

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** E le altre?

**Brunicardi, relatore.** Anche le altre ho approvate, ma credendo che si possa fare qualche cosa di più, la Giunta ha creduto di dare qualche suggerimento.

Come terzo suggerimento ci permettevamo di rivolgerci al ministro dicendo: voi avete sottoposto alla Camera un disegno di legge perchè sia tolta la obbligatorietà delle strade comunali. È una disposizione grave anche quella perchè ci sono gravissimi impegni; ma noi l'abbiamo lodata ed abbiamo detto: non sarebbe il caso di esaminare se fosse opportuno togliere l'obbligatorietà anche alla legge del 1881, che fu fatta in momenti proprio eccezionali, in cui tutto si vedeva roseo, in cui si votavano i milioni senza sapere cosa costassero?

È una questione. L'onorevole ministro può rispondere che non è opportuno, ma può esser permesso a noi di crederlo.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** È opportunissimo; ma ci ho levato 2 milioni e mezzo.

**Brunicardi, relatore.** Non basta, è opportuno vedere se si possa fare anche di più.

In ultimo il relatore si permetteva di aggiungere qualche cosa sui porti, e diceva: badate che nei porti si è speso molto, e con criterio tutto affatto antico. L'onorevole ministro mi ha risposto: i suggerimenti della Commissione del bilancio sono buoni, ma arrivano troppo tardi. Ora, che arrivino troppo tardi non lo credo. Molti moli sono ancora da fare in alcune parti, moli che io credo inutili, e che credo sarebbe molto meglio sostituire con banchine. Veda, onorevole ministro, se non sarebbe forse opportuno rivedere la legge del 1889 sui porti! Legga l'elenco della spesa assegnata a certi porti, che sarà un miracolo se ogni anno vi approderà una barca peschereccia; e nelle attuali strettezze del bilancio, non crede che sarebbe il caso di rivedere quella legge? Lo faccia, onorevole ministro, e sia sicuro che avrà il plauso della maggioranza della Camera.

Ma, ripeto, tutto questo non lo potrà raggiungere senza provvedimenti legislativi.

In ultimo l'onorevole ministro dice: ma di quali corpi inutili parla la relazione della Commissione generale del bilancio? Veramente, per un errore, è stata saltata una frase.

La relazione dice solamente, che al Ministero dei lavori pubblici c'è una doppia ragioneria, e si maraviglia, perchè ci sia una ragioneria anche all'ispettorato, ma poi ha saltato l'ufficio di revisione.

Onorevole ministro, a proposito di quest'ufficio, io la prego di domandare informazioni esatte a persone spassionate e così si formerà un concetto che della revisione non se ne fa e che è un servizio assolutamente inutile.

Riguardo al personale abbiamo manifestato delle idee concrete, abbiamo rilevato che i vari personali dell'amministrazione dei lavori pubblici costano 14 milioni ciò che ci è sembrato esorbitante. Non abbiamo voluto suggerire nè licenziamenti nè provvedimenti radicali, ma abbiamo detto soltanto: badate che sarebbe il caso di chiudere la porta, di non ricoprire i posti che si rendano vacanti per morte o per andata in pensione.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Lo faccio.

**Brunicardi, relatore.** Dunque non deve dire che non abbiamo detto nulla di concreto. Al contrario abbiamo dette delle cose concrete; nella relazione abbiamo detto che nell'amministrazione c'è l'abitudine di dare delle indennità per lavori assolutamente ordinari; sarà una abitudine buona; noi non lo crediamo. Dunque non abbiamo parlato vagamente e per venire ad un fatto che sembra piccolo, ma che pure ha la sua importanza, a proposito del capitolo 37 vi abbiamo parlato dei fitti e concorsi per opere di terza categoria. Voi affittate l'argine che deve servire per la strada e concrete al mantenimento della strada sconvolgendo il concetto del Codice, secondo il quale deve mantenere la strada l'usuario e non concorrervi il Governo. Sono 150 mila lire che regalate ogni anno, a coloro che vi chiedono in affitto le strade.

Dunque non siamo venuti con idee vaghe, ma abbiamo determinato i fatti.

Io non ho altro da aggiungere, solamente mi dispiace di essermi ingannato, poichè io e la Giunta del bilancio credevamo di essere

stati molto cortesi verso l'onorevole Saracco, di avere riconosciuto tutte le sue buone intenzioni, tutto il suo coraggio e la sua abilità; mi dispiace, ripeto, che, in compenso di ciò, la Commissione del bilancio ed io siamo stati attaccati con una critica così acerba dall'onorevole ministro.

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

**Branca.** Sono d'accordo coll'onorevole ministro nella somma da lui citata, ma lo stanziamento da me fatto fu quello soltanto di cui ho parlato di sopra. Il resto proviene dalle leggi precedenti; egli stesso sa che nel 1890 sono stati stanziati due milioni, oltre ciò era stabilito dalla legge del 1888 anche per le linee, che non riguardano le società, ma per quelle della tabella A, e in ciò siamo d'accordo.

Io non ho che la responsabilità di avere aumentato il fondo di tre milioni e mezzo, e dichiaro di non aver preso impegno per nessuna spesa, la crisi ministeriale essendo avvenuta quasi immediatamente dopo la sanzione della legge ferroviaria che porta la data del primo aprile. E sarebbe vano affermare che non ho mai ricevuto alcuna sollecitazione dall'onorevole Saracco; non occorre che lo dica, perchè l'onorevole Saracco non ha nulla sollecitato; e non ne era il caso, perchè, come dico, io non ho fatto assegni. Io chiesi un fondo di 3 milioni e mezzo per tutti i bisogni delle stazioni, e, non avendo fatto alcuno assegno, non ho potuto avere sollecitazioni di sorta.

**Presidente.** Così è esaurita la discussione generale.

Di proposte non ne rimane che una, perchè l'onorevole Licata ha ritirato il suo ordine del giorno, che per ora non avrebbe potuto esser messo in votazione.

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Onorevole Levi, l'invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Levi.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sopra un disegno di legge per autorizzare Comuni e Provincie ad eccedere la media triennale.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Continua la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Dunque rimane soltanto l'ordine del giorno dell'onorevole Saporito. La Commissione l'accetta?

**Brunicardi, relatore.** La Commissione l'accetta, ma propone che dove è detto: « Casse di pensione » si aggiunga: « e di soccorso ».

**Presidente.** L'onorevole ministro accetta quest'ordine del giorno con la modificazione proposta dalla Commissione?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** L'accetto.

**Presidente.** Onorevole Saporito, acconsente?

**Saporito.** Acconsento.

**Presidente.** Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Saporito con l'aggiunta della Commissione, accettata dal ministro.

« La Camera, confidando che gli onorevoli ministri del tesoro e dei lavori pubblici sapranno tutelare gl'interessi dello Stato nell'esame che si fa per la questione sollevata dalle Società ferroviarie intorno alle Casse di pensione e di soccorso degl'impiegati delle ferrovie e che dentro l'anno 1894 il Parlamento possa conoscere i bilanci tecnici di dette Casse, passa all'ordine del giorno. »

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Passeremo alla discussione dei capitoli.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1894 al 30 giugno 1895, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. »

Si dà lettura dello stato di previsione, che fa parte integrante di quest'articolo primo.

**Brunicardi, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Brunicardi, relatore.** Debbo avvertire la Camera che il Ministero ha accettato la proposta della Commissione circa uno spostamento di fondi. Lo stanziamento verrebbe modificato al capitolo 1° che invece di 1,054,700 verrebbe portato a 713,000 lire e la differenza verrebbe portata al titolo del personale del Genio civile al capitolo 19.

**Presidente.** TITOLO I. *Spesa ordinaria.* — Categoria prima — *Spese effettive.* — *Spese gene-*

rali. — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*).

Acconsente, onorevole ministro, allo spostamento di stanziamento accennato dall'onorevole Brunicardi?

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

**Presidente**. Allora lo stanziamento del capitolo 1° è di lire 713,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

**Giusso**. Poichè entriamo ora nella discussione dei diversi articoli del bilancio e perchè nel capitolo 1° e seguenti si tratta del personale, io vorrei fare una interrogazione al ministro, ed è la seguente:

La Commissione ha largamente discusso la questione del personale ed il relatore ci ha mostrato come in tutti gli articoli del bilancio per spese di personale non si spendono meno di 14 milioni.

Ora, io che ho promesso di dire volta per volta quali sono le osservazioni che a me sembra di poter fare a questo bilancio, sento il dovere di cominciare oggi stesso; e per non far perdere molto tempo alla Camera non verrò a discutere capitolo per capitolo del bilancio, ma mi limiterò soltanto a dire che la cifra di circa 14 milioni per questo personale mi sembra ed è esagerata.

Ma, mi si potrebbe dire, questo è un vostro apprezzamento; gli altri non la pensano così. Orbene, signori, io mi sono dato la pena di andare a vedere qual'era la spesa per il personale dell'anno 1884-85; ed ho trovato che in tutti i capitoli del bilancio la spesa pel personale ascendeva nell'anno 1884-85 a lire 8,598,689. Nè credo di essermi ingannato. Se mi fossi ingannato sarei lieto di essere corretto.

Ora, a distanza di 10 anni, noi troviamo che invece di uno stanziamento complessivo di lire 8,598,689, abbiamo stanziamenti che salgono in complesso all'enorme somma di 14 milioni.

E noti l'onorevole ministro, non si tratta di un tempo molto remoto. Dieci anni fa! Nè mi si può dire: ma i lavori pubblici, da quel giorno fino a questo, sono andati crescendo; perchè il fatto non è questo.

Nel bilancio 1884-85, le spese della parte ordinaria erano 74,804,406, e nella parte straordinaria, 109,160,923. In complesso si spendevano, o meglio si proponeva di spendere

per quell'anno, nientemeno che 183 milioni e 965,329 lire.

Ed oggi che nel bilancio, tra spese ordinaria, straordinaria e di strade ferrate, non abbiamo che 104 milioni, abbiamo una spesa di personale di 14 milioni.

Questo a me basta per dire che la Commissione ed il suo relatore hanno pienamente ragione quando chiedono all'onorevole ministro che la spesa del personale venga ridotta in più giusti confini.

**Presidente**. L'onorevole Romanin-Jacur ha facoltà di parlare.

**Romanin-Jacur**, *della Commissione*. In nome della Giunta generale del bilancio, posso dare uno schiarimento di fatto all'onorevole Giusso.

Il bilancio, al quale l'onorevole Giusso si riferisce, non era redatto nelle forme con le quali son compilati i bilanci dal 1886 in poi.

In quel bilancio c'era l'abitudine di comprendere nella spesa delle opere anche tutta la spesa del personale, e fu appunto in occasione del bilancio del 1886 che la Giunta del bilancio, perchè la spesa del personale apparisse chiara e completa, in tutta la sua interezza, domandò che, d'allora in poi, fossero divise le spese del personale da quelle delle opere.

Da quell'anno occorsero nientemeno che tre esercizi per poter mettere in chiaro le cose e nel terzo esercizio, posteriore a quello citato dall'amico Giusso, si ottenne che fossero stabilite nel bilancio, in tanti capitoli a parte, le spese relative al personale, che era adibito alle opere.

L'onorevole Giusso poi deve tener conto anche di un altro fatto, ed è che precisamente nel 1885-86 andò in vigore la nuova legge del Genio civile, la quale ha portato per la sua applicazione, un notevole aumento di spesa.

Questa dichiarazione io era in obbligo di fare, avendo dovuto l'onorevole Brunicardi momentaneamente assentarsi.

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

**Giusso**. Io ringrazio l'onorevole Romanin-Jacur dello schiarimento che egli mi ha dato.

Egli però non ha giustificato i 14 milioni....

**Romanin-Jacur**, *della Commissione*. Ho dato una spiegazione di fatto!

**Giusso**. Ha detto che ci era un modo di

verso di calcolare, ma non ha potuto giustificare un aumento di circa cinque milioni e mezzo, o sei, non ha potuto giustificare la spesa di 14 milioni.

È venuta dopo una legge che ha creato l'Ispettorato, accrescendo la spesa della sorveglianza.

**Di San Donato.** E si disse legge d'economia!

**Giusso.** Io osservo il fatto; non voglio sapere nè perchè, nè da chi è stato fatto l'aumento. Io la trovo questa legge.

**Romanin-Jacur, della Commissione.** Non è un aumento.

**Giusso.** Nè può giustificare i 1819 impiegati straordinarii che costano lire 3,710,990.92 oltre le indennità ed i sussidii.

**Romanin-Jacur, della Commissione.** Chiedo di parlare.

**Giusso.** L'ordine d'idee della Commissione e dell'onorevole Brunicardi mi pare esattissimo. Quando non si spendono che 104 milioni invece dei 184 d'altra volta, non è lecito che si spendano 14 milioni per personale.

Ad ogni modo, io non credo di potere essere smentito, se dico che correggendo gli organici e rifacendo, ma in senso inverso, il cammino, che noi abbiamo fatto sin qui, si possa ottenere sul personale dei lavori pubblici un'economia, che se non risponderà a tutti i cinque milioni e mezzo, di cui parlavo potrà giungere almeno a due o tre milioni.

Nè si dica che tutto questo personale, compreso l'ispettorato, è necessario pel retto funzionamento di questo Ministero, perchè non possiamo esser lieti dell'opera di tutto questo personale e di tutti i congegni vecchi e nuovi che siamo andati escogitando.

Domando quindi che severamente si provveda, non solo alla diminuzione di queste spese di personale, ma che alla fine l'Italia abbia in questa materia tali organismi e tale amministrazione da evitare per l'avvenire le dolorose sorprese, che abbiamo avute ed i gravissimi danni che ci sono caduti sulle spalle.

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

**Romanin-Jacur, della Commissione.** Io non mi sono permesso di discutere la tesi, che l'onorevole Giusso ha sollevato.

Naturalmente nella relazione sono concreate le opinioni della Commissione del bilancio a questo riguardo sul quale mi accorgo che andiamo perfettamente d'accordo

coll'onorevole Giusso. Io solamente ho creduto mio dovere di constatare una questione di fatto.

Siccome l'onorevole Giusso ha preso per termine di paragone il bilancio del 1885, io ho voluto rettificare le cifre. E sa, onorevole Giusso, in quel bilancio di cui Ella ha citato le cifre, a che somma all'incirca ascendeva la parte mascherata di spesa, che era destinata per il personale? Oscillava intorno agli 11 milioni.

**Giusso.** Tanto peggio!

**Romanin-Jacur, della Commissione.** Se lei si prende la briga di esaminare le relazioni posteriori a quel bilancio vedrà che la Commissione del bilancio ha posto in chiaro che in quel bilancio precisamente, sul quale Ella ha concretato i suoi studi, esisteva, ripeto, unita alla spesa per le opere nientemeno che una somma di 11 milioni destinata al personale; solamente ho voluto porre in chiaro questa questione di fatto, lasciando interamente da parte la questione di merito.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Niuno meglio dell'onorevole Romanin-Jacur poteva chiarire il dubbio sollevato con eccellenti intenzioni dall'onorevole Giusso.

Aggiungerò semplicemente che nel bilancio 1887-1888, se non sbaglio, la spesa pel solo personale addetto alle ferrovie, figurava, credo, di 7 milioni all'incirca. Oggi questa spesa è ridotta a due, ma dovrà essere ridotta ancora, come dovranno essere assottigliate altre spese; ed io dichiaro espressamente che accetto di gran cuore tutte le raccomandazioni che mi si fanno. Ma farò di più: cercherò di metterle in opera. Quando un personale straordinario non serve più, io mi credo in dovere di licenziarlo. Sebbene ad ogni volta che uno di questi impiegati viene congedato numerose raccomandazioni pervengono al Ministero per ottenere la revoca della deliberazione presa. È una dura condizione in cui mi trovo di dover licenziare molto personale straordinario e certo non lo faccio di lieto animo, ma la Camera intende che lo debbo fare. Ripeto quindi che trovandomi in tal parte d'accordo coll'onorevole Giusso e colla Giunta, accetto le loro raccomandazioni, e, ripeto, essere mia mente, se restassi a questo posto, di presentare una modificazione all'ultima legge sul Genio civile per ridurre ancora la pianta di quel personale.

Ecco tutto quello che posso dire.

**Giusso.** Ringrazio di gran cuore l'onorevole ministro, e prendo atto delle sue dichiarazioni.

**Presidente.** Non essendovi altri oratori, siccome nessuna proposta fu presentata, rimane approvato il capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*) lire 713,000.

È inteso che, come sempre si fece in passato, quando niuno fa osservazioni sopra i capitoli, questi restano approvati colla semplice lettura.

Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 44,000.

Capitolo 3. Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali, 13,000 lire.

Capitolo 4. Ministero - Fitto di locali, lire 2,750.

Capitolo 5. Dispacci telegrafici governativi (*Spesa d'ordine*), lire 20,000.

Capitolo 6. Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 3,000.

Capitolo 7. Spese di stampa, lire 15,500.

Capitolo 8. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 12,500.

Capitolo 9. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 10. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione dei lavori pubblici e loro famiglie, lire 33,000.

Capitolo 11. Spese casuali, lire 70,000.

*Spese pei lavori pubblici. — Genio civile. —*

Capitolo 12. Personale (*Spese fisse*) 3,413,938 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Gaglia.

**De Gaglia.** Ho chiesto di parlare per avere un doppio chiarimento dal ministro su questo capitolo 12. Personale (*Spese fisse*), 3,130,000 lire.

Desidero sapere se in questa spesa è compresa quella per i direttori compartimentali e per i compartimenti istituiti ultimamente, e se il ministro creda che questa istituzione debba andare innanzi oppure non sia il caso per economia e più per ragione di miglior andamento del servizio, essere abolita, poichè pare che non abbia dato un risultato utile e pratico, nulla avendo decentrato e creando maggiori spese.

Poi, chiedo di sapere qualche cosa su un'altra questione. Il Consiglio di Stato ha annullato parecchi decreti relativi ad inge-

gnieri ed aiutanti colpiti dalla legge del giugno 1893, cioè collocati a riposo.

L'onorevole Sani, poco fa, ha fatto notare che se vi era un caso per ricorrere in Cassazione, era precisamente quello contro la summenzionata decisione della 4<sup>a</sup> sezione del Consiglio di Stato. Su tale ipotesi però la Cassazione ultimamente ebbe a dichiararsi per la negativa, cioè, le decisioni del Consiglio di Stato, 4<sup>a</sup> sezione, non sono suscettive di ricorso.

Ora, io domando al ministro, come intenda di provvedere alla sorte dei suddetti ingegneri ed aiutanti che hanno visto annullato il decreto col quale erano stati collocati a riposo.

Io ho letto questa decisione del Consiglio di Stato. Essa ha detto: annulla nell'interesse dei ricorrenti il decreto di collocamento a riposo, lasciando all'autorità amministrativa l'emettere i provvedimenti definitivi.

Ora che si tratta di stabilire in questo capitolo la somma da pagarsi al personale del Genio civile, io chiedo al ministro quali provvedimenti intenda adottare all'oggetto.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Prima di tutto desidero dichiarare che col bilancio di assestamento cercherò possibilmente di attuare le proposte della Giunta generale del bilancio affinchè sotto questo capitolo abbia da figurare tutta la spesa del personale del Genio civile, che presentemente si trova sparsa sopra diversi capitoli.

Rispondo adesso alle due domande che mi vennero indirizzate dall'onorevole De Gaglia.

Egli desidera di sapere se in questo capitolo del personale siano comprese le spese dei compartimenti che vennero istituiti dal mio predecessore, onorevole Genala. Certamente vi sono compresi, poichè appartengono al personale del Genio civile.

Ma egli mi domandò pure se questa istituzione faccia buona prova, e se sia il caso di conservarla, oppure no.

Io non posso ancor dire, intorno a ciò, quali sieno i miei intendimenti, poichè questa istituzione sta facendo la sua prova; e siccome è da pochi mesi che funziona, non posso e non devo ancora pronunziare alcun giudizio. Io tengo dietro allo svolgimento di questa istituzione. Ho provocato il parere di tutti gli ispettori del Genio civile, i quali già, in parte,

mi hanno risposto. Quando avrò raccolto tutti questi pareri prenderò quei provvedimenti che mi parranno più consentanei alle esigenze del servizio.

Quanto all'altra domanda dell'onorevole De Gaglia, io non potrei ancora dire se sia il caso di ricorrere in Cassazione, oppure no, dalla sentenza del Consiglio di Stato. Sentirò prima il parere dell'Avvocato generale erariale; ma siccome presumo che difficilmente si vorrà ricorrere in Cassazione, perchè l'amministrazione deve, quanto più può, astenersi dalle liti sebbene a dir vero, ci sia molto a dire sulla decisione resa dalla quarta Sezione del Consiglio di Stato, così mi adopererò perchè l'amministrazione sia messa in condizione di soddisfare gli stipendi degli impiegati riammessi in servizio.

Non saprei dir altro.

**De Gaglia.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**De Gaglia.** Ringrazio il ministro dei chiarimenti che mi ha fornito. Insisto, però, che studi bene la questione dei compartimenti, perchè, da notizie assunte, essi sono una ruota di più nell'ingranaggio dell'Amministrazione dello Stato, della stessa natura delle sottoprefetture: nè più, nè meno. Prendo poi atto delle dichiarazioni relative agli ingegneri ed aiutanti di cui ho parlato.

**Presidente.** Capitolo 13. Aiuti provvisori pel servizio generale (articolo 30 della legge 5 luglio 1882, numero 824) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inserienti straordinari in servizio presso l'Amministrazione centrale e gli uffici provinciali, lire 200,000.

Capitolo 14. Spese d'ufficio - Indennità (*Spese fisse*), lire 150,000.

Capitolo 15. Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (articolo 28 della legge 5 luglio 1882, numero 874), lire 25,000.

Capitolo 16. Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 90,000.

Capitolo 17. Spese per indennità, lire 520,000.

Capitolo 18. Spese diverse pel Genio civile, lire 30,000.

Capitolo 19. Indennità dipendenti dalla legge 5 luglio 1882, numero 874, accordate

con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti, lire 14,000.

Capitolo 20. Compensi per maggiori servizi resi dal personale del Genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'Amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario, lire 18,000.

*Strade.* — Capitolo 21. Manutenzione di strade e ponti nazionali, lire 4,066,100.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rospigliosi.

**Rospigliosi.** Vorrei domandare all'onorevole ministro di favorirmi qualche notizia sulle cause, che hanno prodotto l'interruzione dei lavori già iniziati sulla via provinciale Pistoia-Modena.

Io non spingerò la mia curiosità fino a chiedergli ragione delle successive frette e dei successivi rallentamenti verificatisi a proposito di questi lavori; forse ciò *manet alta mente repostum*, e non vi sarebbe ormai per me ragione di spingere più oltre lo sguardo.

Ciò che veramente a me preme di sapere si è la cagione della ultima sospensione verificatasi in quei lavori, destinati a correggere quel tratto di strada, che mette capo nel paese di San Marcello Pistoiese. Secondo il progetto del Genio civile si abbandona un tratto dell'antica via e si surroga con un tronco nuovo, che importa la costruzione di un viadotto per ovviare all'incomodo di una discesa e di una salita molto sensibili. Superate le molte vicende, sulle quali mi son proposto di non parlare, i lavori ebbero principio nei primi del luglio decorso, ma dopo un paio di mesi furono improvvisamente sospesi, senza che accenni a riprenderli.

Si dice che da parte dell'impresa vi siano proteste e citazioni giudiziarie, e ciò non fa meraviglia perchè, era generale opinione che si volesse fare, come si dice in quelle parti, le nozze coi funghi. Si esigeva cioè l'impiego di un materiale di lusso, e a questo materiale era assegnato un prezzo derisorio. L'onorevole ministro sa meglio di me che non sono queste cose che trattengano gli accollatori dall'assumere una impresa, quando possono vedere nel contratto di accollo materia di contestazioni giudiziarie, nelle quali 99 per cento non sono essi che ne escono col capo rotto.

Così dicesi che sia avvenuto anche questa volta, e, vedendo che nulla per ora si fa, che accenni alla ripresa dei lavori, è nato il dubbio che quell'opera debba restare lungamente sospesa, mentre anche senza essere tecnici, si capisce come si potrebbe compiere l'opera introducendo opportune modificazioni al progetto, e lo scopo si conseguirebbe egualmente.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà darmi affidamento che i lavori incominciati e portati già a buon punto saranno ripresi, e questa volta, speriamo, senza subire nuove interruzioni.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Mi è grato rispondere alla domanda legittima dell'onorevole Rospigliosi, ed amo soggiungere che è molto discreta. Imperocchè il viadotto presso San Marcello è un viadotto elettorale, ma non fu certo iniziato nell'interesse dell'onorevole Rospigliosi, chè anzi doveva cadere sul suo capo. (*ilarità*).

Ora i lavori furono cominciati con grande fretta, ma più tardi sorsero questioni, appunto perchè il contratto era stato fatto là per là, senza guardare come dovevano andare le cose.

La questione coll'imprenditore venne portata al Ministero, il quale interrogò il Consiglio superiore dei lavori pubblici sulla convenienza di continuare questi lavori. Il Consiglio dei lavori pubblici dichiarò che i lavori non si sarebbero dovuti neppure cominciare, e conchiuse che si doveva sciogliere il contratto dell'appaltatore, dovendosi riprendere i lavori in base ad un progetto assai più modesto.

Quindi i lavori furono sospesi, ma fu incaricato l'egregio ufficiale del Genio civile, Federici, del compartimento di Firenze di provvedere perchè i lavori siano ripresi, come ho detto, in base ad un progetto diverso e più modesto, il quale importi una spesa minore.

Spero che l'onorevole Rospigliosi vorrà dichiararsi soddisfatto.

**Rospigliosi.** Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti, che mi ha dati e della promessa fattami. Lo ringrazio altresì di avere accennato molto esplicitamente che quel ponte non era fatto nell'interesse elettorale mio.

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

**Caffero.** Quando, lo scorso anno, venne in discussione il precedente bilancio dei lavori pubblici, feci raccomandazione all'onorevole ministro circa la manutenzione delle strade nazionali, in provincia di Bari, deplorando le condizioni di manutenzione.

Non intendo portare un appunto all'amministrazione dell'onorevole Saracco: ho per lui tutta la stima possibile; deploro un fatto anteriore alla sua amministrazione, avvenuto nella predetta Provincia, quando tutti i servizi pubblici, per cause che io non starò qui ad enumerare, erano stati disorganizzati. Io ho fiducia che il pervertimento morale, che ha afflitto per tanto tempo la provincia di Bari, sia per cessare, e che quindi tutti i servizi pubblici rientrino nella calma e nell'ordine. Per quali ragioni serbo tale fiducia, non credo opportuno manifestare in questa discussione.

Tornando a quanto riguarda le strade, deploro oggi, come deplorai al tempo del compianto Genala, le condizioni in cui si trovano queste strade carrettiere, principalmente la strada che va da Potenza all'abitato di Barletta.

È una strada che unisce due Provincie importantissime, ricche di pregevoli derrate, e che pure non hanno se non un tronco di ferrovia, che le congiunge al resto d'Italia.

Consideri, onorevole ministro, come si possono fare i trasporti di uomini e di merci su quelle strade, che sembrano ora strade di montagna, mentre sono della larghezza di 10 metri. Non vi è sagoma, non vi è altezza di massicciata, non ci sono fossi per gli scoli d'acqua. Molte volte i carri non possono procedere per le cattive condizioni stradali.

Indicai, come causa principale degli inconvenienti deplorati, il sistema adottato per la manutenzione, che concede in appalto i lavori parzialmente, mentre sarebbe preferibile l'appalto unico, con un solo appaltatore, responsabile di tutta la esatta manutenzione.

L'onorevole Genala, rispondendo allora a me, a proposito della manutenzione di queste strade, disse che era questione di doverci spendere di più, e non questione del sistema di manutenzione; disse che occorreva impinguare il fondo destinato alla manutenzione

stradale, e che non reputava adatto il rimedio da me suggerito.

Fu infatti aumentato il fondo proprio del bilancio, ma le strade restarono, come restano tuttora, dissestate, e se Ella vorrà accertarsene, onorevole ministro, potrà farle verificare.

Il sistema di appalto adottato per le strade nazionali della provincia di Bari, è perfettamente erroneo. Tale sistema può essere conveniente per le strade della larghezza di cinque metri, come sono quelle di altre contrade d'Italia, che hanno un traffico molto modesto, e sulle quali transitano carretti, costruiti secondo le prescrizioni dei regolamenti di polizia stradale: ma non può il sistema stesso essere opportuno per strade della larghezza di dieci metri.

Se invece fosse adottato il sistema da me proposto, l'ufficio locale del Genio civile, fatta la regolare consegna, in caso fossero verificate deteriorazioni stradali, richiamerebbe l'appaltatore all'adempimento dei propri doveri, trattenendo intanto i pagamenti alle rispettive scadenze ed ordinando i lavori di remissione. Quando questi lavori non fossero eseguiti nel termine prefisso si farebbero eseguire in danno dell'appaltatore, e l'importo sarebbe pagato dalle trattenute, ed in caso di eccesso dalla cauzione. Come si potrebbe avere un servizio migliore di manutenzione con altro sistema?

C'è di più. Nelle nostre Puglie le città distano molto le une dalle altre, le campagne sono poco abitate per ragione del clima e non ci sono case sparse. Sulle strade, ordinariamente, sono addetti ai lavori i cantonieri, i famosi cantonieri, che diventano le locuste della proprietà, che spesso usufruiscono dei prodotti agricoli, e gittano la polvere ed il fango che si sgombra dalle strade nelle terre di quei poveri contadini.

Molte volte contrattano: chi li paga non riceve la polvere sul fondo proprio, chi non li paga spesso deve subire tutte le manomissioni di questi cantonieri.

L'onorevole ministro mi dirà che v'è un capo cantoniere; ma il capo cantoniere è un individuo simile al cantoniere; ci sono i carabinieri e le guardie campestri che, passando, sorvegliano; ma i carabinieri e le guardie campestri devono fare troppo a scansare tutti quegli altri guai che questi cantonieri procurano. Chi sorveglia il lavoro di questi can-

tonieri? Nessuno. Nella provincia di Bari 21 cantonieri percepiscono 15 mila lire, ed io non potrei assicurare che prestano il lavoro nell'importanza di questa somma, che risulta dalla tabella. Non è solo della manutenzione delle strade che m'interessa, ma anche dei danni dello Stato.

Onorevole ministro, io credo che sia il caso, per strade larghe 10 metri, di preferire il sistema dell'appalto complessivo di tutte le opere di manutenzione, affinché ci sia un appaltatore assolutamente responsabile. Siccome si tratta di strade larghe, vi sarà margine per l'appalto, e si avrà facilmente la concorrenza, e quindi la relativa economia.

Così, per la manutenzione di queste strade nazionali, avremo raggiunto una maggiore economia, avremo una perfetta esattezza e si potrà anche venire al punto di togliere i cantonieri, che non sono i migliori uomini di questo mondo. Mi risulta infatti che nella provincia di Bari la gente facinorosa si adatta ben volentieri a fare il mestiere di cantoniere; io ho conosciuto molti individui, i quali non poco davano da fare alla pubblica sicurezza, e che perseguitati in città, andavano sulle strade a fare il mestiere di cantonieri.

Onorevole ministro, per diverse ragioni Le ho rivolto questa raccomandazione: per la facile viabilità su quelle strade nazionali, per la sicurezza stradale, e per ragioni di economia. Le strade sono in pessime condizioni, ma i cantonieri le riducono in condizioni peggiori. Ripeto che a tutti questi inconvenienti si potrebbe porre riparo coll'appalto unico, ch'è il miglior sistema per strade di quella larghezza.

**Presidente.** L'onorevole Ceriana-Mayneri ha facoltà di parlare.

**Ceriana-Mayneri.** Mi maraviglio di non vedere realizzata in questo capitolo una notevole economia. Mi pare che sarebbe opportuno, in momenti così tristi per la finanza dello Stato, di eseguire immediatamente la legge providissima, la quale stabilisce che tutte le strade nazionali, che sono parallele a nuove ferrovie, diventino immediatamente provinciali.

Nè si tratta di un'economia di poco momento; l'egregio mio collega Schiratti mi suggerisce che son circa tremila i chilometri di strade nazionali, che dovrebbero, in conformità della vigente legge, passare in manutenzione delle Provincie; mi pare perciò che que-

sta sia una questione meritevole della maggiore attenzione per parte del Governo, il quale dovrebbe attuare l'eccitamento fatto dalla Giunta del bilancio di modificare l'interpretazione della legge in modo che, non solo le strade nazionali parallele, ma eziandio quelle, che uniscono due punti, prima non congiunti da ferrovia, diventino provinciali. Ma intanto, finchè questa interpretazione non si fonda su una legge, sarebbe opportuno che le attuali strade nazionali, parallele a nuove strade ferrate, diventassero provinciali.

Confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, così scrupoloso esecutore della legge, compirà quest'opera sommamente equa, sommamente giusta.

Spero in una parola, che potrà dare soddisfazione a me, e credo alla Camera intera.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ringrazio l'onorevole preopinante della notizia che mi ha data, che vi sono parecchie strade provinciali, le quali, per forza di legge, debbono essere comprese nel novero delle nazionali. Ne prenderò nota e può essere certo che, se si troveranno in questa condizione, non sarà certo per me che le Province non saranno costrette a prenderle in manutenzione.

Di questo posso assicurare l'onorevole deputato e creda che manterrò la mia promessa perchè è obbligo mio curare che la legge sia eseguita.

Quanto all'altra parte, delle sue osservazioni, sarà necessaria una legge, per modificare le norme generali, secondo le quali le strade sono dichiarate nazionali.

Questa è una questione, di cui si dovrà incaricare la Giunta del bilancio.

Rispondo poi all'onorevole Cafiero che sono dolente di quello che avviene nella provincia di Bari, e comprendo bene ch'egli giustamente si lagnò delle condizioni veramente deplorabili in cui si trova una strada di tanta importanza come quella, a cui ho accennato, da Potenza a Barletta.

Prendo nota delle sue osservazioni e farò gli atti opportuni presso le persone che rispondono di quel servizio in quella Provincia perchè a questi inconvenienti si ponga riparo.

Egli ha anche avvertito che bisognerebbe cambiare il sistema di manutenzione.

Ed io comprendo che questa questione possa essere discussa qui ed altrove con grande serietà di propositi perchè dei sistemi di manutenzione ve ne sono tanti, quasi quante sono le regioni d'Italia.

Ma quale sia il migliore non si saprebbe dire.

Il vero è che potrebbe in un luogo essere utilmente applicato un sistema che non potrebbe essere applicato in un'altra località. E comprendo che l'onorevole Cafiero mi dica che il sistema che si adotta per strade di 5 o 6 metri non lo si può adottare per altre strade che sono della lunghezza di 10 metri, come quella che ho parlato.

Io non posso dirgli altro che studierò la questione per curare che giustizia sia fatta alla provincia di Bari, e per vedere se ci sia qualche cosa da fare in genere nel sistema di manutenzione delle strade.

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

**Ceriana-Mayneri.** Ringrazio e prendo atto delle cortesie risposte dell'onorevole ministro. Spero che alle parole seguiranno presto i fatti, e che il bilancio potrà liberarsi di una notevole parte di questa gravosa manutenzione.

**Presidente.** Così è approvato il capitolo 21 con lo stanziamento proposto.

Capitolo 22. Lavori per ristabilire il transito, cioè: sgombrò di nevi, di materie frante o trasportate dalle piene; e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali, lire 756,000.

Capitolo 23. Salario ai cantonieri delle strade nazionali, lire 1,525,000.

Capitolo 24. Indennità a diversi Comuni per la manutenzione di tronchi di strade che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 160,200.

Capitolo 25. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, lire 10,000.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Alle cose dette dall'onorevole Squitti, intorno alle condizioni di questa Cassa, posso soggiungere che anche recentemente si è compilato il bilancio tecnico per questa Cassa. Quindi credo che, fino ad un certo punto (e dico fino ad un certo punto perchè in materia di Casse pensione non si può mai rispondere del do-

mani) si può stare tranquilli che questa Cassa potrà funzionare senza lasciare dietro di sé delle rovine. Però io consento con l'onorevole Sani il quale ha avvertito opportunamente che lo Stato non deve poi impegnarsi più del dovere per questa Cassa, perchè un bel giorno si potrebbe chiamarlo responsabile di quel che avviene. Ora questo no; ma in quanto si tratta di sapere se prettamente si abbiano ragioni per credere che la Cassa possa funzionare regolarmente, posso rispondere affermativamente in seguito specialmente ad un'adunanza che hanno tenuta giorni addietro i reggitori di questa Cassa i quali mi hanno assicurato che le cose procedono egregiamente.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 25 con lo stanziamento proposto.

Capitolo 26. Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di riparazione di strade e ponti nazionali, lire 80,000.

Capitolo 27. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di riparazione di strade e ponti nazionali, lire 4,500.

Capitolo 28. Concorsi per sistemazione di strade nazionali comprese entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 20,000.

Capitolo 29. Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 65,000.

*Acque.* — Capitolo 30. Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione, lire 800,000.

Capitolo 31. Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza, lire 30,000.

Capitolo 32. Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (*Spese fisse*), lire 165,000.

Capitolo 33. Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 28,000.

Capitolo 34. Opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione, 5,000,000 lire.

**Giusso.** Chiedo di parlare.

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

**Giusso.** Con una nota di variazione, l'ono-

revole ministro toglie da questo articolo, se non erro, 500,000 lire.

Ora io fo una proposta per la quale da questo articolo si può conseguire una minore spesa di circa un altro milione e mezzo circa e così tra la proposta del ministro e la mia il bilancio potrebbe essere alleggerito di circa due milioni.

E la mia proposta in fondo è questa, che revocando la legge del 3 luglio 1875 si torni all'altra del 1865 sui lavori pubblici, come su per giù propone la Commissione generale del bilancio.

La legge del 1865 per le opere idrauliche di 2<sup>a</sup> categoria stabiliva che la metà della spesa fosse a carico dello Stato, l'altra metà a carico delle Provincie e dei consorzi.

La legge invece del 1875 ha stabilito che il contributo, che dovrebbero pagare e le Provincie ed i consorzi, non debba superare complessivamente il 10 per cento del contributo fondiario erariale.

Indiscutibilmente questa fu una grande agevolazione che si volle dare ad alcune benemerite Provincie in vista dei gravi danni che avevano sofferti. Ma oggi io credo che sia il caso di tornare alle norme stabilite dalla legge del 1865, che sono giuste e che sono altresì il fondamento in tutta la nostra legislazione in materia di contributi per opere pubbliche.

E poichè vi sono molte regioni d'Italia, le quali, a norma degli antichi editti contribuiscono quasi per la totalità a tutte le spese che si fanno per opere idrauliche e per bonifiche; così è giusto che almeno lo Stato non continui a fare una elargizione ad alcune Provincie, e ad alcuni consorzi, mentre è poi inesorabile con altre Provincie e con altri consorzi. La spesa per quest'opere idrauliche di seconda categoria ascende a 6 milioni 836 mila lire, compresi gli articoli che vengono dopo il 34, cioè, il 35, 36, 37, 38, 39 e 40.

Orbene la metà della spesa di spettanza delle Provincie e dei consorzi dovrebbe essere di 3 milioni 418 mila lire, e non già di lire 2,163,818 come rilevasi dal bilancio dell'entrata e così su questi capitoli del bilancio lo Stato verrebbe a risentire un beneficio rilevantisimo.

E poichè il trattare questa questione ora in questo bilancio o quando verrà in discussione il bilancio dell'entrata è lo stesso, io propongo una minore spesa di circa un mi-

lione e mezzo di lire per questa categoria di spese, invitando il ministro a presentare una legge per revocare la legge del 3 luglio 1875.

**Presidente.** L'onorevole Romanin-Jacur ha facoltà di parlare.

**Romanin-Jacur, della Commissione.** Io sono dolente di dovere riprendere a parlare per dichiarare che dissento semplicemente dal mio egregio amico e collega Giusso.

L'onorevole Giusso parte da un criterio che è assolutamente errato. Egli crede che le spese che si fanno nella Valle Padana per difendere i terreni coltivati e le città dai fiumi, che nella loro maggior parte sono pensili, siano spese che si fanno a beneficio delle Provincie, che hanno la grande sventura d'essere attraversate da questi pericolosissimi corsi d'acqua.

Egli dice che la legge del 1865 fu fatta in omaggio alle provincie del Veneto, che avevano avuto la fortuna di essere state aggregate al regno d'Italia, in seguito ad una gravissima sciagura, e conclude dicendo che si tratta di una largizione fatta dal Governo a quelle nobili Provincie. Ma, caro amico Giusso, le condizioni non sono punto queste. Se la legge del 1865, fatta prima che le Provincie Venete potessero essere aggregate all'Italia, fosse stata fatta dopo che quelle Provincie erano rientrate politicamente in grembo alla madre patria, la legge del 1865 sarebbe stata fatta diversamente.

Ora la legge del 1875 non fu che una correzione, di quella del 1865; imperocchè risultava assolutamente insopportabile per quelle Provincie l'onere che quella legge poneva per i fiumi a loro carico.

Non si tratta di un favore nè di un beneficio, si tratta di un atto di giustizia, reclamato dalla necessità in cui si trovano quelle Provincie. Non ho bisogno di ricordare i numerosi disastri patiti dalla regione Veneta. Basta fra tutti quello del 1882.

Sa Ella in che condizione si sono trovate quelle Provincie quando nel 1882 in poche ore, si rovesciò sopra di esse un eccezionale nubifragio?

Si ebbero nientemeno che 130 roture d'argini, le quali misero sott'acqua nientemeno che circa 380 mila ettari di terreno coltivato.

**Giusso.** Ma questo è passato!

**Romanin-Jacur, della Commissione.** Non è passato il grande pericolo; è una condizione di cose purtroppo permanente. E quel disastro caro amico, costò allo Stato un 40 milioni, ed

a quelle provincie non meno di 160 milioni di danni. Questi sono tutti dati accertati ufficialmente, e che il mio egregio amico Giusso può riscontrare negli atti parlamentari. Ora che cosa domanda l'onorevole Giusso? Domanda che sia aggravato quell'onere, che già incombe a quelle provincie (mentre non grava su nessun'altra provincia del Regno che non abbia opere di seconda categoria) le quali pagano il 5 per cento sull'imposta erariale.

E se il nostro egregio collega si prendesse il fastidio di esaminare le somme che i nostri bilanci provinciali debbono stanziare per il mantenimento di questi argini, son certo che rimarrebbe spaventato dell'onere che grava su quelle disgraziate provincie, nient'altro che per i fiumi che le attraversano. Non ho bisogno di suggerire all'onorevole ministro la risposta da dare al collega Giusso, perchè sono sicuro che nessun ministro del Regno d'Italia potrà mai soddisfare i desiderii espressi dall'onorevole Giusso.

**Giusso.** Domando di parlare.

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

**Diligenti.** Mi era proposto di rispondere ad alcune considerazioni dell'egregio relatore intorno a questo argomento delle opere idrauliche, perchè egli, in sostanza, senza proporre *illico et immediate* in una discussione di bilancio la abrogazione di una legge, che modifica e migliora grandemente un'altra legge organica dello Stato come quella sui lavori pubblici, suggerisce però al Governo delle modificazioni nel senso di sgravare lo Stato e di aggravare maggiormente gli enti locali.

A me paiono poco giuste e poco opportune le considerazioni dell'onorevole relatore; ed ancor più ingiuste mi paiono, mi duole il dirlo, quelle testè espresse dall'amico onorevole Giusso. Prima di tutto, ripeto, trovo gravissimo ed anormale che in sede di bilancio si voglia annientare una legge così importante come quella del 3 luglio 1875, legge portata alla Camera dall'onorevole Spaventa, che pur credo che le leggi le studiasse. E quella legge fu una necessità imperiosa poichè fu provato che la legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865 non aveva tenuto abbastanza conto della potenzialità economica degli enti, su cui riversava in gran parte il mantenimento delle opere idrauliche, a cui poi si aggiunsero anche, ed abusivamente,

le opere antiche di bonifiche, benchè queste nella massima parte e per la natura loro dovessero stare intieramente a carico dello Stato. E codesta modificazione alla legge organica del 1865 fu deliberata anche nell'interesse stesso della finanza. In prova di che non ho che a leggere alcune parole della relazione, che precede la legge, e che duolmi non abbia letto l'onorevole relatore.

Questa relazione del 5 dicembre 1874 si esprime così:

« Dal 1° gennaio 1866 a questa parte, sopra un importo di lire 64,600,000 circa anticipato dall'erario nazionale, in luogo di aver conseguito il rimborso della metà, come la legge prescrive, si poterono, malgrado tutti gli sforzi del Governo, esigere appena 3 milioni di lire, dei quali circa un settimo dai Consorzi, ed il resto dalle Provincie.

« Gli studi, che nell'ultimo intervallo di tempo abbiamo continuato in proposito; tanto nelle spese occorse in tutto il decennio 1864-73, quanto sui perimetri interessati alle opere idrauliche suddette non fecero che riconfermarci interamente nella persuasione, cui eravamo pervenuti anche nel maggio scorso, di avere, cioè, provveduto non solo in modo conveniente per assicurare l'interesse del pubblico erario, ma di avere escogitato la proposta più equa ed opportuna per soddisfare le istanze dei contribuenti, che in certi casi sarebbero evidentemente colpiti in misura eccessiva dal succitato articolo 95 dalla vigente legge sulle opere pubbliche. »

Ora se in dieci anni non è riuscito al Governo di esigere che tre milioni, ossia 300,000 lire all'anno malgrado tutta l'energia fiscale adoperata, la legge correttiva del 1876 può affermarsi che ha fatto buonissima prova anche per l'interesse dell'erario; perchè, se non isbaglio, nel presente bilancio, come rammentò anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici, vi sono circa 3 milioni di lire di rimborsi, per parte delle Provincie e dei Consorzi. Dunque parmi ci si debba contentare: perchè riesce impossibile esiger troppo da enti deboli, da enti su cui pesano già degli aggravi ingiusti e sproporzionati, che colpiscono una sola categoria di contribuenti, come sono le Provincie e tanto più i Consorzi; mentre poi queste opere non giovano ad una sola categoria di contribuenti. Imperocchè le difese dei fiumi, le bonifiche, non riescono utili o indispensabili soltanto pei possidenti, pei produt-

tori agricoli, ma valgono anche ad assicurare le abitazioni, la vita d'interesse popolazioni, tutelando altresì la pubblica igiene contro le minacce della malaria.

Dunque, non è giusto che lo Stato concorra principalmente a questa spesa? Perciò credo che veramente siano insostenibili tanto le raccomandazioni dell'onorevole relatore, quanto, ed ancor più, le proposte formali dell'onorevole Giusso. E ciò affermando ho la sicura coscienza di non costituirmi difensore di una regione o d'un'altra; ma credo poter asserire che, in ispecie dopo la confusione che si è fatta, ripeto, ingiustamente, delle opere idrauliche con le vecchie bonifiche, che si sono classificate fra le opere idrauliche, per diminuire ad ogni costo i più doverosi oneri dello Stato, la questione non riguardi solamente il Veneto; ma riguardi altresì molte altre Provincie d'Italia.

È una questione infine di giustizia e di equità nazionale; e credo che lo Stato debba piuttosto maggiormente largheggiare, non dirò tanto per le opere di pura manutenzione, ma per le opere di stabile sistemazione, che purtroppo figurano in questa categoria delle opere idrauliche.

L'onorevole relatore diceva che sono state classificate tra le opere idrauliche di seconda categoria alcune, che non hanno questo carattere, e che sono stati commessi degli eccessivi e gravosi abusi; e farebbe quasi credere nella sua relazione che questi abusi siano stati commessi in via amministrativa.

Ma gli faccio notare che la classificazione delle opere di seconda categoria non può ottenersi che per legge. Per conseguenza, se vi sono stati degli abusi in codeste classificazioni, la colpa non è soltanto del Governo, ma è ancora del Parlamento.

Egli stesso, l'onorevole relatore, od altri, che trovino eccessivo l'onere proveniente allo Stato da questo capitolo, ciò che io non credo, possono quindi proporre delle modificazioni alle leggi, che hanno determinato queste classificazioni, e possono anche meglio intervenire, se questi abusi si ripeteranno in avvenire, con nuove leggi. Poichè, ripeto, senza una legge non si possono fare classificazioni di opere di seconda categoria.

Ma potrei anche notare per mio conto che il Governo non è troppo corrico per questa parte. Dico per mio conto, perchè mi riferi-

sco alle località che io conosco, e agli affari che riguardano la mia Provincia.

E citerò un esempio, che l'onorevole ministro forse potrebbe confermare.

Dodici anni or sono una Commissione governativa venuta in Val di Chiana, deliberò di aggiungere alle opere già classificate in seconda categoria alcuni corsi d'acqua del Cortonese, che sono strettamente collegati colla manutenzione dei lavori di sistemazione già compiuti in quella regione.

Ma la proposta, che deve essere stata portata dalla Commissione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non fu accolta dal Governo.

Ho ripetuto più tardi questa proposta, ma mi si è sempre risposto negativamente; mentre, come già dissi, questa classificazione era stata determinata da una Commissione di tre ispettori del Genio civile, tra i quali c'era anche una illustrazione di quel corpo, l'ingegnere commendatore Rapaccioli.

Ma ad ogni modo, torno a dirlo, se abusi vi sono, spetta al Parlamento di provvedere, poichè siamo in materia di legge e non di provvedimenti amministrativi.

Ed ora, poichè ho facoltà di parlare, e poichè si sono confuse, e da troppo lungo tempo del resto, le opere idrauliche colle bonifiche vere e proprie, che per impegni precedenti dovevano spettare interamente al Governo, debbo associarmi all'amico e collega Socci nel deplorare l'incuria e l'ingiustizia con cui il Governo ha proceduto in questa vitale questione.

Il Governo purtroppo ha lasciato interrotte per lunghi anni delle opere di bonifica, che hanno fatto la gloria del paese, e potevano concorrere ad aumentarne la prosperità e la ricchezza.

Il Governo italiano per questa parte è stato finora inferiore ai Governi passati, i quali hanno compiuto delle opere, che sono veri monumenti di gloria e di civiltà, soprattutto nella Maremma e nella Val di Chiana, ed invece il Governo, mentre ha profuso miliardi per ferrovie, che spesso rappresentano una grande utilità, ma molte volte hanno servito solamente ad impinguare i grossi speculatori, i quali sono oggi forse i soli e veri ricchi del regno d'Italia. E mentre non ha badato per questa parte a spendere oltre la potenzialità economica della nazione, ha lesinato vergognosamente quando si è trattato

di pochi milioni per mantenere e per continuare le opere più benefiche e gloriose dei suoi antecessori.

E qui sono costretto pur troppo a suonare la campana locale, che però è campana di giustizia e di interesse e decoro nazionale, ed a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che cosa sia avvenuto del progetto di sistemazione dei rii castiglionesi alla destra del canale della Chiana.

Il Governo, dopo molti eccitamenti, dopo aver constatato l'abbandono fatale in cui era lasciata quell'importantissima bonifica, di cui aveva riscosso il corrispettivo con l'immensa quantità di beni demaniali, che superavano di gran lunga le spese fatte e quelle che restavano a farsi, finalmente si decise a compiere in qualche modo il suo dovere; e con la legge del 1881, come altre volte ho rammentato, e come l'onorevole ministro ben saprà, spese sei milioni e 300,000 lire, o gran parte di questa somma (in cui pur si fecero, punto giustamente, concorrere gli Enti locali) per i lavori della valle di Chiana; somma forse che, spesa meglio, sarebbe bastata al compimento dell'intero lavoro. Ma si sa che i lavori costano al Governo più di quello che dovrebbero; e perciò quella somma bastò solamente per compiere i lavori della sinistra della Chiana, che veramente erano i più importanti e i più dispendiosi. Ma i lavori della destra che obbligano principalmente il Governo perchè si tratta di sistemare dei corsi d'acqua, che furono deviati dal Governo stesso per suo esclusivo interesse, per bonificare cioè i terreni che gli erano stati ceduti, appunto perchè eseguisse la bonifica, dai Comuni e dai particolari, e che esso rivendè per una somma cospicua di 15 o 16 milioni, quei lavori, dico, sono rimasti incompiuti. Ciò forse non interamente per mala volontà del Governo, lo riconosco, specie negli anni decorsi, in cui non si badava a spendere, ma per le molte complicità, che sono venute fuori nella compilazione dei progetti tecnici.

Un progetto, che era stato finalmente approvato dal Genio Civile, e che sodisfaceva interamente il comune di Castiglione Fiorentino e i principali interessati, fu successivamente disapprovato da una Commissione, che istituì or sono tre anni il ministro Branca. Si trattò quindi di un altro progetto da farsi. Furono per questo fatte delle vive premure dagli interessati, i quali si trovano in una

condizione sempre più anormale, ed a cui il Governo deve provvedere, se vuole evitare dei danni gravissimi, poichè si tratta di campagne estesissime ed ubertose.

Il Governo ha ordinato nuovi studi; ma a che punto sia il lavoro non so; quindi pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermene dire qualche cosa.

Gli faccio poi notare che qui si tratta non solamente di spesa, più che utile, necessaria ed urgente per quelle popolazioni e per quei cospicui territori; ma si tratta ancora di liberare la finanza dello Stato da un gravissimo pericolo, a cui è esposto, perchè i danni dell'incuria, e del ritardo eccessivo possano fruttare al Governo l'obbligo di pagare una quantità immensa d'indennizzi a coloro che soffrono questi danni. Imperocchè il fatto delle acque dal Governo deviate, come dicevo, per eseguire delle bonifiche, che furono compiute nel suo esclusivo interesse, e che cagionano sempre maggiori danni nei terreni soprastanti, i quali, prima di queste bonifiche, prima del deviamiento artificiale di queste acque, fatto dal Governo, si trovavano nelle più normali condizioni, questo fatto può dar luogo a delle gravi questioni, che non sono punto lontane. Il Governo però finirà certo con essere obbligato a rifondere delle somme importantissime e maggiori probabilmente di quelle, che può costare la costruzione del nuovo allacciante, perchè esso solo è la cagione di questi danni, mentre esso solo ha tuttora in suo potere queste acque, così che ormai non sa più dove sfogare. Infatti le colmate sono compiute in basso; e quindi bisogna dare un recapito definitivo a queste acque; e questo non si può fare se non costruendo cotesto nuovo allacciante, che, già previsto in tanti progetti, è una necessità suprema per la sistemazione della valle nella sua parte sinistra.

Dunque io torno a fare viva raccomandazione al ministro nell'interesse non solo di una estesa e fertile regione situata nel cuore d'Italia, ma ancora della finanza italiana.

Non chiedo delle spese di favore e neanche di utilità esclusiva per una località ancorchè importante; chiedo che il Governo provveda al suo interesse, sottraendosi a quei pericoli, a cui la sua inerzia, la sua trascuranza veramente eccessive lo hanno fin qui esposto.

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

**Chinaglia.** Le osservazioni, o meglio le esortazioni caldissime rivolte dall'onorevole mio amico Giusso al ministro dei lavori pubblici mi hanno, o signori, vivamente afflitto; mi hanno afflitto non tanto perchè l'onorevole Giusso abbia, più o meno, malmenato un interesse legittimo della regione, alla quale mi onoro di appartenere, ma perchè esse dimostrano che qui dentro, noi, che pur dovremmo essere i rappresentanti di tutta la nazione non conosciamo ancora le condizioni le più caratteristiche dei singoli paesi di cui si compone l'Italia nostra.

L'onorevole Giusso con un accento di convinzione, che m'ha fatto molta meraviglia, è venuto ad invitare il ministro dei lavori pubblici ad applicare a carico delle Provincie venete quella somma di contributi idraulici che sono contemplati dalle disposizioni della legge del 1865.

L'onorevole Giusso non ha pensato che quella legge, dal Parlamento italiano si era fatta in un tempo in cui le Provincie suddette non facevano parte del Regno e non potevasi perciò avere in contemplazione le specialissime condizioni idrauliche di quell'unica regione, che è il bacino e lo scolo di tutte le acque delle Alpi e del medio Appennino, che là affluiscono prima di riversarsi al mare.

Ora è evidente che il legislatore, se di ciò avesse potuto tener conto, avrebbe introdotto nella legge stessa ben altre disposizioni.

Di fatto che cosa è successo di poi? Avvenne che quando il Veneto si unì all'Italia quella legge non si è potuta applicare e per ciò fare si impiegarono ben nove anni, e si dovettero ai riguardi del contributo idraulico da determinarsi a carico delle Provincie e dei Consorzi introdurre speciali modificazioni che vennero sancite colla legge del 1875.

Anche allora eravamo in condizioni difficili per l'erario nazionale, e per ciò il carico delle Provincie e dei Consorzi venne fissato in alta misura ed esteso fino a cinque centesimi per ogni lira di imposta. Ora questo contributo che all'onorevole Giusso par così lieve fu ritenuto assolutamente eccessivo: pure in nome di un grande interesse pubblico, in nome di imprescindibili necessità di finanza si dovette accettare. Ricordo però all'onorevole Giusso che nel votare quella legge la Camera approvò un ordine del giorno in cui

si dichiarava che quando fossero rimesse in assetto le finanze dello Stato si sarebbe nuovamente riveduta e moderata la legge di cui trattasi ai riguardi delle speciali condizioni idrauliche delle Provincie cui veniva applicata.

Dal 1875 in poi è stata una continua ripetizione di domande suffragate dalle migliori ragioni perchè il carico idraulico venisse diminuito.

Rammerà l'onorevole Saracco, il quale trovavasi anche nel 1888 ministro dei lavori pubblici, che la questione fu pure in quel tempo risolta e che la Camera con un ordine del giorno affermò la necessità di dovere in tempi migliori temperare la durezza della legge del 1875 che l'onorevole Giusso qualificò come un atto di favore!

E però io vorrei proprio domandargli dove mai ha egli trovato un argomento solo per fare una proposta di quella natura che oggi è venuta a presentare alla Camera. Sarebbe bastato che l'onorevole Giusso avesse posto mente ad uno dei tanti precedenti che si riferiscono all'argomento, o avesse sfiorato una sola delle precedenti discussioni o appena guardato al frontespizio di uno dei molti documenti parlamentari da cui questa materia è illustrata per capacitarsi che la sua proposta era, me lo perdoni, assolutamente fuori di luogo.

Senonchè convinto come sono della lealtà dell'onorevole Giusso, del suo amore alla verità e alla giustizia, mi tengo sicuro che conosciute meglio le cose, se verrà un giorno propizio in cui si potranno equamente definire questi interessi e se ci troveremo anche allora qui dentro, io lo avrò fido ed autorevole alleato non già per domandare quell'assurdo e quel paradosso che sarebbe il ritorno alla legge del 1865, ma per chiedere quei giusti e ragionevoli sollievi nel legittimo interesse delle provincie Venete che sono stati per tanto tempo promessi e che la durezza incompontabile delle imposizioni idrauliche rendono ogni giorno più necessari.

E dopo ciò mi permetta l'onorevole ministro una brevissima raccomandazione, che non posso dispensarmi dal rivolgergli a proposito di un lavoro per imbancamento dell'argine sinistro dell'Adige in comune di Masi. L'onorevole ministro sa di quale importanza siano le opere di questa specie, destinate a preservare estesissimi territori da

irreparabili disastri, le conseguenze dei quali diventano poi esizialissime anche dal lato della spesa che lo Stato deve sostenere. È appena necessario che io gli ricordi che proprio in quel comune stesso di Masi, dove si dovrebbe fare il lavoro predetto è avvenuta una rotta nel 1882 che pose quel disgraziato Comune nelle più angustiose distrette. Il lavoro di cui parlo non è di molta spesa, ed è aspettato da quelle povere popolazioni oltrechè come legittima difesa anche al lodevole scopo di impiegare molte braccia rimaste inoperative.

Confido pertanto che l'onorevole ministro non avrà difficoltà di provvedere all'esecuzione di quest'opera di cui è già pronto ed approvato il progetto. (*Bene!*)

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

**Rizzo.** Una sola parola mi permettano la Camera e l'onorevole presidente.

La proposta dell'onorevole Giusso, che considero finanziariamente assurda e ingiusta, fu già valorosamente combattuta dall'onorevole Romanin-Jacur e dall'onorevole Chinaglia, e anche dall'onorevole Diligenti, il quale ha fatto appello ai sentimenti di equità nazionale, e per questo appello io lo ringrazio. Non ho bisogno di aggiungere parola per combattere la proposta dell'onorevole Giusso, considerata dal punto di vista della giustizia, imperocchè l'ingiustizia ne è troppo evidente. Mi permetterò solamente di osservare all'onorevole Giusso che la sua proposta, ingiusta, sarebbe assolutamente assurda anche finanziariamente; imperocchè, se mai il ministro dei lavori pubblici accettasse la sua proposta, e di questo non temo punto, la riduzione di spesa che egli domanda si risolverebbe immancabilmente in un notevole aggravio per la finanza dello Stato, poichè la riduzione che egli propone avrebbe per conseguenza l'interruzione di lavori che sono assolutamente necessari, e senza dei quali tutti i danni delle inondazioni che risentiamo in quelle regioni sarebbero enormemente aggravati.

L'onorevole Giusso, me lo perdoni, non conosce abbastanza i nostri paesi. Se li conoscesse e si ricordasse tutte le sventure dalle quali furono colpiti, non avrebbe detto che le inondazioni cessarono col 1882, imperocchè quasi ogni anno si rinnovarono, ed

io ricordo che nel 1889 i disastri furono gravissimi, specie nella provincia di Treviso, che ho l'onore di rappresentare.

Ricordo ancora quante furono le eccitazioni e le pressioni verso l'onorevole Crispi, il quale, allora presidente del Consiglio, riconobbe tutta la gravità di quei danni e tutta la giustizia delle nostre domande.

In verità mi maraviglio che l'onorevole Giusso abbia, mi permetta di dirlo, osato di portare qui dentro siffatta proposta, ed abbia osato portarla dopo le parole del ministro dei lavori pubblici... (*Commenti e rumori*) A quelli che rumoreggiano, dirò che noi difendiamo gl'interessi legittimi della nostra regione.

L'onorevole Diligenti ha parlato di equità nazionale ed in questa equità che tutti voi deve animare, noi confidiamo pienamente.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando esordiva nel suo discorso, parlando delle economie possibili sul suo bilancio, diceva che su queste non si poteva fare soverchio assegnamento, perchè le Province e i Consorzi non possono dare, per questa parte, più di quello che danno.

Se l'onorevole Giusso avesse udito il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici non avrebbe osato, lo ripeto, di fare la proposta assurda ed ingiusta che ha posto innanzi alla Camera e che il Parlamento e il Governo, non ne dubitiamo punto, respingeranno.

**Presidente.** Il seguito di questa discussione sarà rimandato a lunedì, dopo lo svolgimento delle interpellanze iscritte nell'ordine del giorno, che non sono molte, e non occuperanno l'intera seduta.

**Comandini.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Comandini.** Poichè gli argomenti, ai quali si riferiscono le interpellanze iscritte nell'ordine del giorno possono essere trattate più opportunamente in occasione dei vari bilanci, così proporrei che lunedì non avesse luogo lo svolgimento delle interpellanze, ma si passasse senz'altro al bilancio dei lavori pubblici subito dopo le interrogazioni.

**Presidente.** Onorevole Comandini, debbo osservarle che non tutte le interpellanze iscritte nell'ordine del giorno si riferiscono alla materia dei bilanci. Del resto Ella potrà lunedì rivolgere preghiera a tutti coloro, che hanno interpellanze su argomenti, che si riferiscono

ai bilanci, di parlarne in occasione dei bilanci. (*Bravo!*)

**Comandini.** La preghiera la farà Lei, ed io mi associerò (*Si ride.*)

### Interrogazioni.

**Presidente.** Onorevole Imbriani, ieri in fin di seduta Ella presentò una domanda d'interrogazione al presidente del Consiglio. La pregherei di non insistere.

**Imbriani.** Signor presidente; io aveva mosso questa interrogazione solamente per affermare un principio eminentemente costituzionale, e cioè che di ogni parola del capo dello Stato, che abbia significato politico, risponde il presidente del Consiglio; perchè, se in molte delle cose accennate nel colloquio, a cui si riferisce la mia interrogazione, e specialmente nel pensiero che le dettava, posso consentire, in un altro caso analogo potrei non consentire assolutamente, ed allora, non potendo discutere colla Corona irresponsabile, discuterò col Governo responsabile. Ciò premesso, consento volentieri all'invito del nostro presidente e ritiro la mia interrogazione. (*Bravo!*)

**Presidente.** Sta bene. Comunico ora alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere in base a quali titoli ha nominato un professore di filosofia a Cagliari.

« Imbriani-Poerio. »

Il sottoscritto desidera interrogare il ministro degli esteri per conoscere i motivi, pei quali egli non ha creduto opportuno promuovere un'azione diplomatica a favore dei cittadini italiani, residenti in Svizzera, che furono vittima dell'inqualificabile negligenza dei dispensatori governativi svizzeri, i quali misero in vendita *sale mescolato ad arsenico*.

« Canzi. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno per conoscere se intenda provvedere al più presto all'esecuzione della legge 2 aprile 1882 per ciò che riguarda il comune di Domegge Cadore, anche per ragione di ordine pubblico.

« Imbriani-Poerio. »

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

**Socci.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Socci.** D'accordo col presidente del Consiglio e coll'onorevole ministro d'agricoltura e commercio, prego la Camera di consentire che sia iscritto nell'ordine del giorno di giovedì prossimo, lo svolgimento della mia proposta di legge sulle terre incolte.

*(Rimane così stabilito).*

La seduta termina alle 19.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì.*

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.
3. Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95. (276)

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1894-95. (279)

5. Modificazioni alla legge 30 agosto 1868, n. 4613, sulle strade comunali obbligatorie. (317).

6. Sulla trasmissione a distanza delle correnti elettriche destinate al trasporto ed alla distribuzione delle energie per usi industriali. (339)

7. Modificazione della legge 23 luglio 1881, n. 333, relativa alla costruzione di opere stradali ed idrauliche. (147)

8. Reclutamento del R. Esercito (112 e 112 bis)

9. Convalidazione del Decreto Reale con cui fu autorizzato un prelevamento dal fondo di riserva per le spese imprevedute nell'esercizio finanziario 1893-94. (355)

10. Conversione in legge di 10 Decreti Reali autorizzanti alcuni Comuni ed alcune Provincie ad eccedere con la sovrimposta la media triennale 1884-86. (315)

---

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

---

Roma, 1894. — Tip. della Camera dei Deputati.