

CCXCIV.

TORNATA DI SABATO 30 GIUGNO 1894

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Atti vari (Presentazione):

Disegni di legge:

Bilancio dell'entrata (VENDRAMINI)	Pay. 11015
Variazioni nel bilancio delle finanze (CARCANO)	11015
Effetti giuridici del Catasto (LUZZATI I.)	11015
Variazioni nel bilancio della pubblica istruzione (PANIZZA)	11023
Provvedimenti per professori di materie scientifiche nei ginnasi (PANIZZA)	11023
Bilancio del tesoro (ROUX)	11023

Disegni di legge:

Convenzione con la provincia di Mantova (<i>Approvazione</i>)	11015
Personale del genio civile (<i>Discussione</i>)	11019

Oratori:

BRANCA	11022
ROMANINJACUR	11020-22
RUBINI	11020-21
SARACCO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	11021
	11022-23

Ferrovie complementari (<i>Discussione</i>)	11024
---	-------

Oratori:

BRANCA	11037
BRUNETTI G.	11039-50
DE SALVIO	11043
FILI-ASTOLFONE	11031-39-44
FRANCHETTI	11046-48
FUSCO	11043
GUICCIARDINI, <i>relatore</i>	11049
LEVI	11041
SACCHETTI	11026-48
SACCHI	11045
SAPORITO	11056
SARACCO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	11033-47-57
VISCHI	11043
VISOCCHI	11024-48

Interrogazioni

Agguato di Vodizze:

Oratori:

BLANC, <i>ministro degli affari esteri</i>	11009-11
IMBRIANI	11010-11

Ponte sul Reno:

Oratori:

AGNINI	Pay. 11012
	11013-14

SARACCO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	11013-13-14
--	-------------

Difesa dell'abitato di Bastiglia:

Oratori:

AGNINI	11014
SARACCO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	11014

Votazione segreta 11058

La seduta comincia alle 14.10.

Miniscalchi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana precedente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavallotti sul processo verbale.

Cavallotti. Che da qualche tempo i comodi dei ministri vadano prendendo, forse per influenze climateriche, proporzioni eccessive a pregiudizio dei comodi dei deputati, è cosa sulla quale oggi non voglio insistere, per non impegnare una discussione col caro nostro presidente, al quale, per quanto qualche volta mi faccia un poco arrabbiare, non posso fare a meno di voler bene.

Ma l'incidente di ieri mi obbliga a tornare sulla questione, non perchè io abbia a lagnarmi della risposta data dal ministro della guerra all'interrogazione che gli rivolsi, ma perchè credo che sarebbe proprio il caso di pensare a trovar modo che non si ripetano certi inconvenienti che si risolvono in un annullamento completo dei diritti dei deputati.

Per esempio, ieri c'era all'ordine del giorno

una mia interrogazione al ministro della guerra, la quale portava il numero 23. I deputati naturalmente si regolano secondo l'ordine d'iscrizione. L'articolo 104 del regolamento dice che le interrogazioni sono iscritte nell'ordine del giorno secondo la data della loro presentazione, e l'articolo 105 soggiunge che in principio di seduta il presidente ne dà lettura secondo l'ordine loro. Ora, ripeto, è naturale che i deputati si regolino secondo queste disposizioni, altrimenti tanto varrebbe il dire che un deputato è obbligato a star qui *per vitam aeternam, amen*, e che è dato ad un ministro aspettare il momento che questo deputato non è nell'Aula per domandare di rispondere, e dire quello che vuole, o far decadere l'interrogazione.

Ora, delle due cose l'una: o si segue l'ordine d'iscrizione come è scritto, e si usano quella buona fede e quei riguardi reciproci, che non dovrebbero mai mancare, ed allora si sta alla lettera del regolamento; o questo ordine di iscrizione non si segue, ed allora io domando come un deputato dovrà regolarsi d'ora in poi, se, avendo, per esempio, un'interrogazione che porta il numero 30 o 40, seguita ad aspettare, e se si assenta un giorno dalla Camera il ministro approfitta di quell'assenza e dice: sono pronto a rispondere.

Ma allora mettiamo a dormire il diritto d'interrogazione e non ne parliamo più. Tante cose si sono messe a dormire, ed il sistema delle nostre discussioni funziona in un certo modo, che credo di non mancare di rispetto all'assemblea se dico che della sua serietà sono costretto a dubitare.

Certo in questa occasione credo di essere stato leso nel diritto mio. Ed aggiungo che sarei stato molto lieto, poichè non dubito della cortesia dell'onorevole ministro della guerra, se avessi potuto replicare personalmente su quanto egli rispose alla interrogazione mia, per la quale potevo reclamare un diritto proprio. Non ho altro a dire.

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

Mocenni, ministro della guerra. Io credo che l'onorevole Cavallotti non abbia voluto lagnarsi di me, perchè non saprei di che potrebbe lagnarsi. Io vengo tutti i giorni qui all'aprirsi della seduta, qualunque sieno le interrogazioni scritte nell'ordine del giorno. Ieri dopo quella dell'onorevole Imbriani, ve-

niva subito quella dell'onorevole Cavallotti; e sebbene la prima fosse più determinata perchè si riferiva ad una persona, credetti di dover rispondere all'una ed all'altra, perchè la materia infine era la stessa.

Fu ben lontano da me, onorevole Cavallotti, il pensiero di non usarle cortesia. Ripeto che io vengo qui tutti i giorni, e se l'onorevole Cavallotti fosse stato presente, gli avrei dato la medesima risposta che dovetti dare lui assente.

Credo quindi che le sue lagnanze non mi possono riguardare.

Cavallotti. Anch'io, onorevole ministro, sono qui tutti i giorni. Allora io domando all'onorevole presidente come può fare un deputato per non essere leso nel suo diritto.

Presidente. Onorevole Cavallotti, diverse volte si son dichiarate esaurite le interrogazioni in simili circostanze; ma io non ne ho mai dichiarata nessuna cancellata.

Cavallotti. La mia è stata cancellata. Se il ministro rispose ieri, io dico una cosa sola: che, cioè, se fossi stato presente, avrei replicato che la sua risposta, per quanto abile, poco mi persuadeva; perchè poco si può credere alla serietà del proposito di fare economie per parte di quelle autorità, le quali hanno già rivelato una decisa avversione alle economie.

Io avrei detto che la magagna più grave del bilancio militare, e quella che più desta ripugnanza, è la coscienza che si ha dello sperpero che si fa negli alti gradi. Io avrei detto che se c'erano persone poco competenti, per quanto rispettabili, poco autorizzate a dare giudizi su questi sperperi, erano precisamente le persone che si trovano in gradi eminenti della gerarchia; ed avrei detto che sarebbe stato meglio creare una buona Giunta di sette od otto maggiori o tenenti colonnelli animati dal fuoco sacro, da cui è animato l'onorevole Marazzi, i quali, non indeboliti dall'età, e meno interessati, sarebbero stati molto più competenti, ed avrebbero avuto, nel dare il loro giudizio, diritto a quel rispetto ed a quell'autorità che mancherà sempre al giudizio di persone interessate.

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

Mocenni, ministro della guerra. Qui c'è divergenza d'opinioni; Lei ha un'opinione, io ne ho un'altra. E siccome il responsabile son io, ho creduto bene di fare quello che ho fatto.

Del resto, quando presenterò le conclusioni che crederò opportune, non sarà certo l'autorità dei giovani o dei vecchi che mi coprirà, perchè lo ripeto, il responsabile sono io. Dunque si tratta di una divergenza d'opinione e non d'altro.

Presidente. L'onorevole Cavallotti ha facoltà di parlare.

Cavallotti. Divergenza di opinione sta bene; ma quando questa Giunta viene nominata per dare affidamento al paese che da essa verranno proposte economie al Governo non si devono andare a cercare delle persone le quali a queste economie hanno già mostrato assoluta avversione; e non si devono escludere *a priori* tutte quelle che alle economie si sono dichiarate favorevoli.

Presidente. L'onorevole Agnini ha facoltà di parlare sul processo verbale.

Agnini. Debbo ringraziare l'onorevole Cavallotti che ha risposto per me alla osservazione che Ella, onorevole Presidente, mi rivolse ieri, a proposito del biasimo che io dava al ministro di non essere presente. Io lo feci perchè io ed altri colleghi abbiamo all'ordine del giorno un'interrogazione che da parecchio tempo porta il numero uno, rivolta al ministro dell'interno, relativa agli arbitrii commessi in Aquila dalle autorità di pubblica sicurezza, e non se ne ha mai risposta.

Quest'interrogazione fu presentata fin dal 3 giugno; è quasi un mese! Ella vede che in tal maniera anche il diritto di interrogazione diventa illusorio.

Presidente. Questo non dipende da me, onorevole Agnini.

L'onorevole Imbriani ha facoltà di parlare sul processo verbale.

Imbriani. Mi permetta, signor presidente: non dipende da Lei! Ma la sua autorità è tale in questa Assemblea, da poter richiamare i ministri all'osservanza del loro dovere.

Quando ci sono delle interrogazioni all'ordine del giorno, il ministro a cui sono dirette ha il dovere di trovarsi al suo posto.

Presidente. Il ministro ha anche il diritto di dichiarare che non può rispondere.

Imbriani. Ma allora lo dichiari, e si vedrà se lede, o no, i diritti del Parlamento!

Agnini. Pel solo fatto, che le interrogazioni sono nell'ordine del giorno, si intende che sono accettate.

Imbriani. È naturale.

Presidente. Quello che posso dire è, che

oggi il presidente del Consiglio è trattenuto nell'altro ramo del Parlamento.

Se non ci sono altre osservazioni, il processo verbale si intenderà approvato.

(È approvato).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: De Pippi, di giorni 15; Annibale Marazio, di 6; Lucifero, di 3; Tortarolo, di 10; Graziadio, di 8; Andolfato, di 8; Rospigliosi, di 4; Di Broglio, di 6; Pignatelli, di 3; Del Balzo, di 3; Civelli, di 4; Lochis, di 4; Lodovico Berti, di 4; Amore, di 4; D'Andrea, di 4; Piovene, di 4; Sormani, di 5; Suardi Gianforte, di 3; Pompilj, di 3; Fusinato, di 3; Poli, di 3. Per motivi di salute, gli onorevoli: Fasce, di giorni 10; Scalini, di 10; Monti, di 10; Gavazzi, di 10; Frola, di 10.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Fra quelle dirette all'onorevole ministro degli affari esteri, che è presente, la prima è dell'onorevole Imbriani, rivolta anche al presidente del Consiglio « circa l'agguato di Vodizze da parte di sobillati croati in danno di cittadini italiani. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Blanc, ministro degli affari esteri. Il fatto, che è argomento della interrogazione, non ha molta importanza, e l'autorità giudiziaria procede regolarmente e con severità; ad ogni modo io lo esporrò alla Camera.

Il 27 maggio prossimo passato, il capitano e due marinai italiani di un trabaccolo giunto a Vodizze (Dalmazia) mentre su di una lancia si recavano a bordo, furono assaliti a colpi di pietra.

Il Regio vice console di Zara si recò subito per informazioni alla locale Luogotenenza ove gli fu data visione di un telegramma del capitano distrettuale di Sebenico, che riferiva come l'aggressione fosse avvenuta per parte di contadini; le ferite degli italiani non sembravano presentare gravità; due contadini erano stati arrestati e deferiti all'autorità giu-

diziaria; gli altri colpevoli erano attivamente ricercati.

Il capitano distrettuale ordinò inoltre una immediata inchiesta.

Il Regio vice-consolare in Zara si è recato anche a Sebenico, ove la Procura imperiale aveva inviato una Commissione giudiziaria per la voluta inchiesta. Il nostro funzionario poté convincersi dell'efficacia dell'operato tanto delle autorità politiche di Vodizze e Sebenico, quanto della Commissione giudiziaria inviata da Zara. Cosa che gli fu confermata anche da uno dei feriti italiani, Carlo Ghezze, che il Regio vice-consolare visitò all'ospedale.

Sono stati arrestati più tardi altri cinque popolani di Vodizze ritenuti autori dell'aggressione, e tradotti nelle carceri di Zara, ove avrà luogo il processo davanti al tribunale provinciale per crimine di grave lesione corporale. Risultando colpevoli, saranno puniti. Proprio in questi giorni sono stati condannati altri quattro croati convinti di violenze commesse a Trau contro un altro cittadino italiano.

Tutto questo ho voluto dichiarare, ma avrei potuto opporre all'interrogazione dell'onorevole Imbriani una questione pregiudiziale.

Anzitutto, quando non vi è dubbio sulla repressione e sulla prevenzione degli eventuali reati da parte di un altro Governo, non è utile alle parti in causa, nè conveniente, intervenire nel processo con dimostrazioni parlamentari: ciò non sarebbe ammissibile all'interno, e lo è meno ancora per una causa che ha corso all'estero.

Debbo poi osservare essere contrario agli interessi stessi che l'onorevole Imbriani ha intenzione di patrocinare, il sollevare questioni politiche, anzi internazionali, a proposito di ogni rissa che si verifichi in quegli scali del Levante che incominciano sull'altra sponda dell'Adriatico.

Là ove tre o quattro nazionalità si aggruppano e si frammischiano negli stessi luoghi, le condizioni di libertà e di sicurezza della loro convivenza, condizioni preziose all'elemento italiano, richiedono di essere trattate con metodi più cauti, con più attenta considerazione degli interessi delle nazionalità stesse, che non siasi usato talvolta fra noi, in polemiche che pregiudicarono anzichè giovare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Il ministro, o è male informato dei fatti (il che è possibile se è stato informato col mezzo del suo agente consolare, il quale non ha fatto nulla a Sebenico) oppure ha espresso un concetto del tutto erroneo. O l'uno, o l'altro.

Prima di tutto ha negato ogni importanza a questo fatto; ha parlato di rissa, e rissa non vi è stata...

Blanc, ministro degli affari esteri. Permetta, onorevole Imbriani, ho parlato in generale, di casi tra contadini e marinai, a proposito dei quali l'onorevole Imbriani vuole richiamare al dovere, come se ne avesse bisogno, questo o quel Governo. Qui c'è un'aggressione della quale non apparisce la ragione, e non si sa se si tratti di rissa. Ho adoperato un termine generico, parlando di simili incidenti, che io desidero non prendano aspetto politico, quando non c'è necessità di considerarli tali.

Imbriani. Insomma il termine di *rissa* era improprio; il termine invece della mia interrogazione era proprio, parlandosi di un *agguato* al quale il ministro ha cercato di togliere ogni importanza. Se il ministro non avesse fatto ora questa espressa dichiarazione, che io non devo discutere, avrei ritenuto che quel termine fosse stato usato appositamente. Su questo non aggiungo parole.

Ma il fatto invece è andato in quest'altro modo, signor ministro. I capitani marittimi Attilio Ballarin, Giuseppe Ghezze e Santo Ballarin insieme con i marinai Carlo Ghezze e Silvio Ballarin, tutti di S. Pietro in Volta provincia di Venezia, erano sbarcati a Vodizze presso Sebenico. Dopo essersi rifocillati in una osteria, volevano ritornarsene a bordo; ma giunti alla riva, trovarono le loro imbarcazioni senza remi. Allora della gente che li aveva visti, non solo, ma che era stata nella stessa osteria, e dove essi si trovavano, e che si era unita a loro, offrì di prendere degli altri remi, che si trovavano in una barcaccia, remi di dimensione molto maggiore di quelli che erano sufficienti per le imbarcazioni dei marinai italiani. E adattati alla meglio questi remi, i marinai cercavano di allontanarsi, ma potevano con disagio farlo per essere i remi disadatti. Appena che essi si furono allontanati cinque metri neppure, dalla riva, gli altri cominciarono a tempestarli con sassi grossissimi, che avevano raccolti e messi lì a bella posta; e ci fu una ferita grave, signor ministro, alla testa...

Blanc, ministro degli affari esteri. Non credo.

Imbriani. Vede che il suo agente consolare non l'ha informata di nulla!

Ci furono anche altri feriti; chi ai piedi, chi allo stomaco; uno fu rovesciato nella barca, ed uno poi dovette essere condotto all'ospedale.

Blanc, ministro degli affari esteri. Quello che fu condotto all'ospedale è Carlo Ghezze, ed è precisamente quello che ha reso testimonianza dell'azione energica ed efficace delle autorità.

Imbriani. L'autorità sarà venuta dopo. Intanto fo notare che in questo fatto, cosiddetto senza nessuna importanza, tutto era premeditato; ed erano stati rubati i remi appositamente, e furono trovati, dopo, in casa di un marinaio, dove erano stati nascosti. Poi si aspettò che quei marinari fossero a tale distanza, da non potere reagire, e allora furono scagliati contro loro dei sassi enormi. Vi fu dunque agguato.

Ora il signor ministro deve riflettere che nelle città italiane della Dalmazia c'è una propaganda croata, istigata dal Governo austriaco, per disitalianizzarle. Egli sa bene che c'è una grande differenza fra le aspirazioni nazionali slave della Russia e degli slavi dei Principati, che sono interamente nell'orbita nazionale, che sono aspirazioni di una gente che si affaccia alla vita nuova delle nazioni; ma l'agitazione slava, sia nelle provincie nostre irredente, sia lungo tutto il littorale, è altra. È il *divide et impera*.

Presidente. Onorevoli Imbriani, moderi le sue parole.

Imbriani. Non ho niente da moderare. Dico le cose come sono.

C'è questa grande differenza...

Presidente. È fuori dell'argomento!...

Blanc, ministro degli affari esteri. Pensi che c'è un processo in corso! Questa discussione non fa bene a nessuno!

Imbriani. Il 20 marzo ci fu in Vodizze un comizio di esaltati croati, il quale ebbe tutto l'appoggio del Governo. E certo servì di stimolo, d'istigazione. Ora bisogna sapere che c'è un giornale intitolato *Il diritto Croato* (e questo riguarda un poco anche il ministro Baccelli)...

Presidente. Onorevole Imbriani, la prego di aver riguardo anche ai suoi colleghi...

Blanc, ministro degli affari esteri. Mi permetta d'interromperla, onorevole Imbriani. Vi sono dei nostri connazionali interessati in

quella lite. Si figuri l'effetto che può venire da un dibattito parlamentare, mentre un giudizio è pendente: questo non sarebbe permesso neppure all'interno; si figuri nei rapporti internazionali!

Imbriani. Io non entro nell'azione della giustizia...

Blanc, ministro degli affari esteri. La assicuro che può far del danno.

Imbriani. Io dico al signor ministro che il console italiano avrebbe dovuto informarlo di tutto, e che la sua azione è mancata mentre i nostri connazionali hanno diritto alla tutela del Governo. (*Interruzione*).

Presidente. Onorevole Imbriani, la sua interrogazione è esaurita.

Imbriani. Si dovrebbe impedire che avvengano altre aggressioni; perchè v'è stato agguato ed aggressione!

Blanc, ministro degli affari esteri. Ma fa molto male!...

Imbriani. Dunque io confido che il ministro degli affari esteri saprà far valere tutti i diritti d'Italia, a tutela dei nostri connazionali; specialmente là in quelle città italiane, della Dalmazia, dove c'è una specie di congiura croata.

E al ministro Baccelli dico che di quel tale giornale *Il Diritto Croato* che poi è diventato *Il Pensiero Slavo* è collaboratore quel tal vostro professor Ciampoli, di cui altra volta ebbi occasione di parlarvi.

Presidente. Vengono ora due interrogazioni dell'onorevole Cirmeni allo stesso ministro degli affari esteri, una sugli avvenimenti di Serbia e di Bulgaria in relazione con la politica dell'Italia nella penisola balcanica, e l'altra sulle cose del Marocco.

Cirmeni. La prima non ha più ragion di essere, e la seconda credo opportuno differirla fino a quando sarà svolta l'interrogazione sullo stesso argomento, dell'onorevole Ceriana Mayneri.

Presidente. Sta bene.

Allora verrebbe un'interrogazione dell'onorevole Brunialti, ma l'interrogante non essendo presente, passeremo a quella dell'onorevole Agnini, il quale desidera sapere dal ministro dei lavori pubblici: « 1° se intenda di provvedere con sollecitudine alla ricostruzione del ponte in pietra della ferrovia sul Reno; 2° se intenda di adempiere, senz'ulteriore ritardo, all'obbligo assunto dallo Stato

verso le Province interessate alla costruzione della linea ferroviaria Bologna-Verona. »

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sono due, anzichè uno, i ponti danneggiati l'anno scorso dalle piene del Reno. Fu nominata una Commissione tecnica con l'incarico di preparare i progetti d'arte per la ricostruzione di questi ponti, e poichè i progetti furono allestiti, vennero sottoposti senza indugio al comitato superiore delle strade ferrate che pochi giorni addietro li approvò. Siccome per questa spesa, che sale a un di presso a 800,000 lire, si hanno fondi sufficienti, così io son persuaso che, ultimati i progetti di dettaglio, potranno presto aprirsi le aste, ed in breve tempo potranno anche compiersi i lavori.

La seconda domanda dell'onorevole Agnini è, se io sappia dire quando potranno essere ultimati i lavori della Bologna-Verona. A questo proposito io non posso rispondere che questo: quando avrò i denari l'opera sarà compiuta.

Ma intorno a questo argomento forse più ampiamente dovrò parlare tra poco, quando verrà in discussione il disegno di legge per maggiori spese ferroviarie.

Queste sono le risposte che io doveva all'onorevole Agnini e non posso dargliene delle altre.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Io prendo atto della risposta dell'onorevole ministro per ciò che riguarda la prima parte della mia interrogazione, ossia la ricostruzione del ponte della ferrovia sul Reno di cui due archi furono asportati dalla fiumana del primo ottobre. Richiamo però in proposito l'attenzione del ministro sulle presunte cause del disastro.

Dagli studi fatti anche precedentemente da persone di indiscutibile competenza, e cito ad onore l'ingegnere Zannoni di Bologna, parrebbe che il disastro ripettesse le sue cause dal disordinato regime del Reno al di sotto del ponte di Casalecchio. Sino a tale località il Reno corre incassato, regolare; ma al di sotto di quel ponte il fiume, per usare un termine tecnico, si spaglia, e disordinatamente corre al ponte dell'Emilia, dove trova ostruiti cinque o sei degli archi, dimodochè la corrente, resa più impetuosa, è drizzata verso la spalla sinistra del ponte della fer-

rovia. Questa, secondo i tecnici, è la ragione principale del disastro del 1° ottobre. Io richiamo l'attenzione del ministro su ciò, perchè, provvedendo alla ricostruzione del ponte, si provveda contemporaneamente a regolare il corso del Reno fra il ponte di Casalecchio e quello della ferrovia.

È il solo modo di evitare il ripetersi di simili danni e inoltre garantire i terreni e gli abitati che costeggiano il Reno in quella località, dalle frequenti inondazioni cui vanno soggetti.

Osservi poi il ministro che la importanza eccezionale di quel ponte, che costituisce la principale comunicazione fra Bologna e l'Alta Italia e la Toscana, suggerisce di procedere con la maggior sollecitudine alla ricostruzione di esso.

Per ora lo sostituisce uno di legno, ma è evidente che, se non potè reggere all'impeto della fiumana il ponte in muratura, opera veramente colossale, non potrà certo resistere l'attuale in legno.

Nei mesi autunnali sono inevitabili le piene, onde conviene trar profitto della stagione estiva per iniziare e compiere tali lavori.

In quanto alla seconda parte della mia interrogazione, che riguarda il compimento dei lavori della linea ferroviaria Bologna-Verona, il ministro mi ha risposto molto laconicamente che nulla può fare perchè non ci sono denari. Ma i danari, rispondo io, ci dovrebbero essere: la legge 10 aprile 1892, che stabiliva una data spesa per le costruzioni ferroviarie da eseguirsi nel quinquennio 1892-1893-1896-97, nell'articolo 5° dice, che potranno essere assunti impegni per nuovi appalti sui residui *propri* di ogni singola linea. Orbene, in allegato alla detta legge c'è la tabella *B* nella quale figurano per la linea Bologna-Verona lire 3,975,213 di residui; e siccome l'articolo stesso aggiunge che: « solo con legge speciale potrà essere autorizzato lo storno dei fondi non impegnati per contratto da una linea all'altra, » non essendo intervenuta alcuna legge che autorizzi il Governo a servirsi dei residui della Bologna-Verona, io ne concludo che quei fondi ci debbono essere; e, se non ci sono, vuol dire che sono stati illegalmente stornati. Il che non dovrebbe essere.

Lo Stato ha un vero indeclinabile impegno verso le tre provincie interessate di Bo-

logna, di Modena e di Verona, le quali si sono imposti sacrifici non lievi, e non già per avere il tronco Bologna-San Felice, ma bensì l'intera linea, la di cui importanza nazionale e internazionale nessuno può disconoscere.

È il solito illogico sistema che si segue in ogni sorta di pubblici lavori. Molti se ne iniziano per soddisfare le esigenze locali, le influenze politiche, e poi si lasciano incompleti. Il tronco Bologna-San Felice non produce quanto occorre per la sola spesa di esercizio: i sacrifici sostenuti dalle Provincie interessate sono resi in tal modo inutili, inutili i voti ripetutamente espressi dalle Amministrazioni provinciali e comunali, irrisorie le promesse fatte dai ministri passati alle speciali Commissioni...

Presidente. Onorevole Agnini, venga alla sua interrogazione.

Agnini. Ho finito.

Perciò io insisto nell'invitare il Governo a reintegrare i residui e a provvedere per la ripresa dei lavori, pronto, nel caso che il ministro non mi dia una risposta soddisfacente, a convertire la mia interrogazione in interpellanza.

Ed è strano che proprio a me spetti di richiamare il Governo all'osservanza delle leggi e al rispetto degli impegni assunti dallo Stato.

Il Governo non poteva, senza la facoltà prescritta dalla legge del 1892, stornare in tutto o in parte i residui destinati alla costruzione di una data linea. Esso ha fatto ciò ed ha commesso un'illegalità.

Io lo invito a ripristinare in bilancio la intiera somma e ad adempiere gli obblighi che esso ha verso le provincie di Bologna, Modena e Verona.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Mi piace riconoscere con l'onorevole preopinante che i progetti di definitiva ricostruzione dei ponti volevano essere studiati in rapporto colle condizioni speciali della località, ma posso anche soggiungere che per ciò appunto fu nominata una Commissione composta di uomini competenti, che dopo lunga e profonda discussione, propose quel sistema che più si è creduto conveniente di adottare.

Del resto, convengo con lui, che occorra af-

frettare la esecuzione dei lavori, affinché non avvenga di peggio, un'altra volta; ciò che, del resto, la stessa Società è più interessata dello Stato ad impedire che avvenga, perchè essa è principalmente interessata nei prodotti della linea.

Sull'altro punto, che riguarda la costruzione della ferrovia Bologna-Verona, non posso essere così esplicito come vorrei. Su questo argomento dovrò ritornare tra poche ore, come ho già detto, e l'onorevole Agnini mi consentirà quindi che io mi occupi dell'argomento una volta sola. Però d'una cosa lo posso assicurare; ed è che i danari non ci sono, od almeno non ce n'è che una parte... (*Interruzioni all'estrema sinistra*) ... ma ciò non vuol dire che essi siano stati impiegati per altre opere. La Corte dei conti, che adempie molto lodevolmente al proprio ufficio, non lo avrebbe permesso.

L'errore sta in ciò che si ritenne disponibile una somma che soltanto in parte si poteva dir tale. E quella parte potrà forse bastare, ma non lo affermo, per costruire quel piccolo tronco di cui ha parlato l'onorevole Agnini.

Ma non posso adesso prendere nessun impegno, come non l'ha voluto prendere il mio predecessore l'onorevole Genala; perchè, prima di dar mano a nuove costruzioni desidero veder chiaramente se per il tronco già compiuto, non rimangano debiti da soddisfare.

Questa è la mia opinione, e questo intendo di fare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Si dice che è meglio qualcosa che nulla, ond'io dovrei prender atto delle dichiarazioni del ministro, che si adoprerà perchè nell'esercizio prossimo la linea Bologna-San Felice sia prolungata sino alla traversale Suzzara-Ferrara. Ma il ministro non può disconoscere che allora viene a mancare l'obiettivo principale della linea, come viene a mancare lo Stato all'obbligo verso le Provincie interessate.

Il congiungimento a Poggio Rusco migliorerà indubbiamente le condizioni economiche della linea, ma non raggiunge il vero scopo, che è quello di unire, con una linea retta, l'Italia centrale al Tirolo e alla Baviera per il Brennero. Ed è strano che, mentre si sono spesi, e ancora si spendono, tanti denari per la costruzione di linee di dubbia importanza,

di quelle linee a ragione qualificate elettorali, si trascuri il compimento della Bologna-Verona sotto ogni aspetto importantissima. Perciò io non mi posso dichiarare soddisfatto, ma aspetterò la discussione che tra poco avverrà, e mi regolerò di conseguenza.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io ringrazio cordialmente l'onorevole Agnini di avermi confermato nella opinione che il denaro non si deve spendere senza uno scopo veramente utile, ed è appunto per questo che io non posso pensare alla linea Bologna-Verona, perchè, con i due o tre milioni disponibili, appena si potrebbe costruire un breve tronco, ma non si otterrebbe uno scopo veramente utile che è quello di congiungere Bologna a Verona.

Dunque, andiamo a rilento, non facciamo costruzioni così a spizzico, ma facciamo intere se vogliamo che producano un vero e proprio risultato.

Presidente. Vi è un'altra interrogazione dell'onorevole Agnini al ministro dei lavori pubblici « per sapere quando provvederà alla difesa dell'abitato di Bastiglia, in provincia di Modena, dalle periodiche inondazioni del Tornacanal-Naviglio. »

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Il caso del comune di Bastiglia, lo riconosco, è veramente pietoso. Fino dal 1888 quel Comune aveva provocata la costituzione di un Consorzio, per liberare una parte del suo abitato dall'espansione delle acque che taluna volta superano le sponde del Tornacanal del naviglio; ma il Consorzio non si potè costituire.

Allora il Comune stesso si rivolse al Ministero, il quale riconobbe che una parte della spesa doveva essere sopportata dallo Stato, e un'altra parte dal comune di Modena e da un Consorzio locale; ma Comune e Consorzio non consentirono nelle decisioni del Ministero, e si rivolsero alla quarta sezione del Consiglio di Stato e quindi alla Corte di Cassazione di Roma. Presentemente la questione non è ancora risolta. Però la causa sta per essere giudicata alla Cassazione, e se ne aspetta a giorni la decisione.

Frattanto, per non lasciare più lungamente il comune di Bastiglia nella triste condizione in cui si trova, il Ministero nel

mezzo scorso, si rivolse all'ispettore compartimentale perchè studiasse i mezzi più acconci di accordo cogli altri interessati, onde poter liberare quel povero Comune dal pericolo di un'altra invasione delle acque.

Come vede, l'onorevole Agnini, il Governo non ha trascurato e non trascura di fare uffici per ottenere che si riesca ad un accordo che permetta di eseguire contemporaneamente sia le opere che sono a carico dello Stato sia quelle che sono a carico del comune di Modena, e forse del consorzio interessato.

Io spero ancora che l'ufficio compartimentale potrà ottenere l'assenso degli altri, e dichiaro che ci metterò tutta la mia attenzione perchè le condizioni del comune di Bastiglia possano essere migliorate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Debbo avvertire il signor ministro che i lavori che occorrono per difendere l'abitato di Bastiglia dalle inondazioni del Tornacanal sono di tal natura che non si possono scindere ed attribuirne una parte al Governo, una al comune di Modena ed una al Consorzio della Levata.

La questione ora non è più a chi spetti la spesa, poichè il Consiglio di Stato, escludendo il comune di Bastiglia, ha addossato la competenza passiva della spesa al Governo e al comune di Modena.

Adesso si tratta di stabilire la misura del concorso del comune di Modena e del Governo. Ora il lavoro importa una spesa presuntiva di 11 o 12 mila lire...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. No, molto meno.

Agnini. Tanto meglio.

Or bene, da sette ad otto anni si lascia la borgata di Bastiglia in una condizione veramente pietosa, per adoperare l'aggettivo usato dal ministro, giacchè due o tre volte all'anno quell'abitato va soggetto all'inondazione delle acque del Tornacanal che si congiungono con quelle del Naviglio. Le acque coprono per un metro e più le strade, invadono le abitazioni, e quando per decrescenza del canale si ritirano, lasciano nelle case uno strato di melma e tale umidità di cui effetti sull'igiene di quella popolazione è facile immaginare. I ricchi, i benestanti sono ad abitare altrove; ma i poveri sono costretti a star lì, in mezzo a quell'umidità, che è fomite di tante malattie e che porta la morta-

lità di quel paese, ad un grado molto più elevato di quello dei Comuni vicini.

Ora il ministro mi ha detto delle buone parole, e di queste buone parole io prendo atto. Soltanto non posso ammettere la riserva che egli ha fatta. Egli ha detto: il lavoro si farà, se il comune di Modena vorrà concorrere. Quel Comune ha già deliberato di concorrere con una somma di 2,000 lire; sembra che il Governo pretenda un maggior concorso. Ora io rispondo al ministro: se il comune di Modena non si piega ad un maggior concorso, fate medesimamente eseguire il lavoro e poi rimettete la cosa all'autorità giudiziaria, la quale deciderà intorno alla misura del concorso; ma non dovete, per ragioni di umanità e di civiltà, lasciare quella borgata in condizioni tanto anormali.

Presentazione di tre relazioni.

Presidente. Essendo trascorsi i 40 minuti assegnati alle interrogazioni procederemo nell'ordine del giorno.

Invito intanto alcuni relatori a venire alla tribuna per presentare relazioni. Onorevole Vendramini.

Vendramini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1894-95.

Presidente. Onorevole Carcano.

Carcano. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Approvazione di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli per lire 49,000 e di diminuzioni di stanziamenti per somma eguale, su altri ca-

pitoli del bilancio del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1893-94.

Presidente. Onorevole Luzzati Ippolito.

Luzzati Ippolito. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione del disegno di legge: Sugli effetti giuridici del catasto.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di una convenzione con la provincia di Mantova.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Convenzione sulla vertenza per eccesso d'estimo e contributi idraulici in provincia di Mantova.

Si dia lettura del disegno di legge.

Quartieri, segretario. *Articolo unico.* È approvata e resa esecutoria l'annessa convenzione stipulata il 23 aprile 1894 presso la Prefettura di Mantova avanti quel signor prefetto comm. avv. Bernardo Soldi fra il signor conte avvocato Cesare Gioppi, presidente di quella Deputazione provinciale, in rappresentanza e nell'interesse della Provincia stessa, ed il signor cav. Francesco Zardo intendente di finanza quale delegato del Ministero del tesoro, e per la quale è composta la vertenza sullo eccesso d'estimo e contributi idraulici nella Provincia medesima. »

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, si passerà alla discussione dell'articolo.

Si dia lettura della convenzione.

Quartieri, segretario, legge:

Allegato.

**Convenzione per comporre la vertenza sull'eccesso d'estimo e contributi idraulici
nella provincia di Mantova.**

N. 5103 P. G., Rep. 546, Cont. 397.

Negli Uffici della R. Prefettura della provincia di Mantova in questo giorno di lunedì 23 (ventitre) aprile 1894 milleottocentonovantaquattro),

REGNANDO S. M.

UMBERTO I.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d'Italia.

Atto di transazione.

Innanzi a me De Benedetti dott. Emanuele, del fu Giuseppe, segretario delegato ai contratti, a forma del disposto dall'articolo 104 del Regolamento sulla Contabilità Generale dello Stato 4 maggio 1885, n. 3674, sono convenuti da un lato l'Illustrissimo signor prefetto comm. avv. Bernardo Soldi che agisce nell'interesse della Regia Amministrazione dello Stato per il Ministero del tesoro ed il signor cav. Francesco Zardo R. Intendente di finanza della provincia di Mantova nella sua qualità di delegato dal Ministero del tesoro con Nota 4 marzo 1893, n. 10873-1833, dall'altro l'Illustrissimo signor conte avv. Cesare Gioppi nella sua qualità di presidente della Deputazione provinciale, rappresentante la provincia di Mantova, tale costituito come da deliberazione d'urgenza presa dalla Deputazione provinciale in seduta 16 aprile corrente, n. 1221, verbale che si compie, quale parte integrante del presente atto, redatto in copia autentica.

Premessa.

Per effetto delle disposizioni della legge 20 marzo 1865, allegato F, titolo III, sui lavori pubblici che determinano i rimborsi e concorsi nelle spese per opere idrauliche e in

osservanza alla legge 3 luglio 1875 n. 2600 che ne regola la liquidazione e il pagamento, in seguito a Regi decreti 8 maggio 1884 e 13 maggio 1888 furono addebitate per contributi idraulici nel trentennio 1866-1895, alla provincia di Mantova L. 2,788,880,67, e ai proprietari dei terreni nei perimetri dei consorzi di seconda categoria, non peranco costituiti L. 1,608,458,05 e cioè in complesso L. 4,397,338,72.

L. 1,465,727,34 furono pure addebitate ai consorzi di terza categoria nella stessa Provincia, avanti la loro costituzione a forma di legge, per liquidazioni 31 luglio 1882 e 10 giugno 1891, a titolo di spese autorizzate dal Ministero dei lavori pubblici dal 1866 a tutto il 1890, salvo il dovuto per consimili altre spese fatte a tutto il 1891, e non ancora liquidate.

Avverso tai debiti già scaduti e importanti L. 5,863,066,06 la Provincia nell'interesse e in rappresentanza anche dei costituenti Consorzi di seconda categoria oppose sempre un preteso suo credito per eccesso d'estimo, non essendosi, a suo dire, tenuto conto che il reparto della spesa veniva fatto in base di un estimo non depurato dalla medesima, e che su quel maggiore estimo proveniente dalla mancata deduzione applicavasi un'aliquota d'imposta che rappresentava il corrispettivo di siffatta spesa.

A sostegno del suo assunto faceva pure speciale richiamo all'art. 177 della predetta legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.

Sta in fatto che l'estimo mantovano, sebbene modellato su quello milanese del 1760, vi differenzia in alcuni particolari fra i quali quello che riflette le spese per difesa dei fiumi e manutenzione di scoli d'acqua.

L'esame però e lo studio degli atti e lavori censuari, non condusse mai nei risultati ad un accordo fra il Governo e la Provincia sull'entità dell'eccesso d'estimo, e quindi dell'abbuono da farsi a titolo di contributo idraulico, bensì a disparità fra loro notevoli.

Mentre ormai non rimaneva che portare la controversia innanzi ai Tribunali, il Governo tenuto conto della natura stessa della questione e della qualità dei contendenti avvisò di nominare una Commissione mista di funzionari dello Stato e di rappresentanti della Provincia perchè la ristudiasse e facesse proposte per appianarla.

La Commissione fu nominata dai ministri delle finanze e del tesoro con decreto primo maggio 1891.

Sulle sue proposte, ratificate dal Consiglio Provinciale di Mantova con deliberazioni 10 agosto e 17 settembre 1891 qui annesse in copia autentica, come parte integrante del contratto, essendo rimaste d'accordo le parti interessate si addivenne, previa ratifica e conferma della suespressa narrativa nella rispettiva rappresentanza e qualità sovra spiegata, a stipulare e convenire quanto appresso.

Art. 1.

Per le speciali condizioni in cui è venuta a trovarsi la provincia Mantovana per effetto dell'applicazione della legge 20 marzo 1865, n. 2248 sui lavori pubblici, è accordato alla Provincia e ai costituenti Consorzi di Mantova un abbuono o sussidio di lire 200,000 dal 1° gennaio 1867 a tutto il 1891, e così in complessivi cinque milioni. Questi saranno da compensarsi con parte di quanto la Provincia e i Consorzi di 2^a e 3^a categoria devono a tutto il 1891, per contributi e rimborsi, e precisamente in lire 2,788,890.67 dalla Provincia, lire 1,608,458.05 dai costituenti Consorzi di 2^a categoria e lire 1,465,727.34 da quelli di 3^a, e così in tutto per lire 5,863,066.06, compresi il debito prima d'ora scaduto per contributo a carico della Provincia e dei costituenti Consorzi di 2^a categoria, ma dilazionato a termini dell'articolo 4 della legge 3 luglio 1875, n. 2600, pel tempo dal 1892 al 1901 che è di lire 621,258.04, oltre quanto sarà per essere dovuto ancora dai Consorzi di 3^a categoria per spese occorse, ma ora non liquidate a tutto il 1891.

Art. 2.

Pei successivi anni dal 1° gennaio 1892 a tutto il 1895 in cui scade il decennio idraulico 1886-1895, durante il quale dovrà liquidarsi il contributo sull'imposta fondiaria principale

erariale senza alcuna riduzione, viene accordato alla provincia di Mantova ed ai costituenti Consorzi di seconda categoria ragguagliandolo sull'aliquota dell'imposta del 1891, un sussidio annuo di lire 162,350 salvo le variazioni che si rendessero necessarie per aumento o diminuzione dell'aliquota predetta. Detto sussidio sarà pure da compensarsi sul debito per contributo idraulico della Provincia e dei predetti Consorzi per gli anni dal 1892 a tutto il 1896, determinato pure sull'aliquota del 1891, e salvo definitiva liquidazione in annue lire 177,002.37.

Art. 3.

La provincia di Mantova nel mentre si assume e fa propri anche i debiti dei Consorzi di seconda e terza categoria accennati nell'articolo 1, da compensarsi e imputarsi coi crediti per sussidio, a miglior garanzia dell'amministrazione cede, trasferisce, e nel miglior modo aliena a favore dell'amministrazione stessa che accetta, l'intero ammontare di detti sussidi ed abbuoni scaduti e da scadere fino a completa tacitazione di debiti propri e di quelli assunti dalla Provincia per i consorzi di seconda e di terza categoria.

Si assume pure e fa proprio l'obbligo di pagare il debito ulteriormente residuante dopo detta compensazione e imputazione in lire 863,066.06 oltre quell'altra somma che potrà ancora esserle addebitata per spese in opere idrauliche di terza categoria occorse a tutto il 1891, e tuttora non liquidate, mediante quote annuali nella misura consentita dalla legge 3 luglio 1875, ossia in un centesimo e mezzo della sua imposta fondiaria principale.

Si assume invece di pagare la differenza del contributo idraulico fra la somma di sussidio per gli anni dal 1892 in avanti determinato salvo liquidazione in annue lire 162,350 e quella che sarebbe in realtà dovuta per tal titolo dalla Provincia e dai Consorzi di seconda categoria stabilito, pure salvo liquidazione in annue lire 177,002.37, e così in lire 14,652.37 all'anno, salvo liquidazione nella misura del ventesimo della imposta stessa.

Art. 4.

La provincia di Mantova nel modo più

ampio e comprensivo si obbliga a tenere sollevato e indenne lo Stato da ogni danno e molestia da parte dei Consorzi e dei Comuni compresi nei perimetri consorziali, non che dei singoli psoprietari, sulla competenza del sussidio o abbuono di cui ai precedenti articoli.

Art. 5.

Per effetto del presente atto si intende nel miglior modo definita e transatta la controversia sorta sull'eccesso d'estimo in rapporto e dipendenza delle disposizioni della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici e successive per i rimborsi e concorsi nelle spese per opere idrauliche, con espressa rinuncia per parte della provincia di Mantova ad ogni ulteriore pretesa o riserva.

Art. 6.

Le spese del presente atto comprese quelle di bollo e registro dovranno stare per giusta metà a carico di ciascuna delle parti contraenti.

Art. 7.

La presente transazione è subordinata alla sua approvazione con legge.

Art. 8.

Il predetto signor conte avvocato Cesare Gioppi presidente della Deputazione provinciale elegge il domicilio esecutivo del presente atto negli uffici della medesima.

Art. 9.

I contraenti di pieno accordo allegano al presente atto, quale parte integrante di esso, riportandosene per ogni e qualsiasi emergenza, le seguenti copie autentiche sopraindicate:

a) Verbali del Consiglio provinciale di

Mantova in data 10 agosto 1891, n. 2474, e 17 settembre 1891, n. 2872;

b) Verbale della Deputazione provinciale in data 16 aprile 1894, n. 1221.

Il Regio prefetto commendatore avvocato Bernardo Soldi agendo con veste pubblica e nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato in concorso dell'illustrissimo signor cavaliere Francesco Zardo accetta le premesse obbligazioni assunte dalla provincia di Mantova nella persona dell'illustrissimo signor conte avvocato Cesare Gioppi suo legittimo rappresentante, e dispone che copia autentica del presente atto venga inoltrata al Ministero del tesoro, secondo quanto venne impartito con la ministeriale 4 marzo 1894, n. 10873-1833 pei provvedimenti di approvazione.

Ed in fede che questo atto, redatto in un solo originale e composto di numero quattro fogli di quattro facciate ciascuno, è pienamente consentaneo alla rispettiva dichiarata volontà, i contraenti lo sottoscrivono alla presenza dei signori Fattorelli Luigi fu Giuseppe e Marchesi Pietro fu Angelo domiciliati entrambi in questa città, testimoni noti ed idonei che furono continuamente presenti alla lettura del medesimo e che del pari si sottoscrivono con me segretario per ultimo.

Il prefetto

firmato: SOLDI.

L'intendente di finanza delegato dal Ministero del tesoro:

Firmato: ZARDO.

Il rappresentante la provincia di Mantova presidente della Deputazione provinciale:

Firmato: CESARE GIOPPI.

I testimoni:

Firmato: MARCHESI PIETRO.

» FATTORELLI LUIGI.

Il segretario

Firmato: E. DE BENEDETTI.

Presidente. Trattandosi d'articolo unico, si procederà tra poco alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per l'esecuzione della legge 15 giugno 1893 sul personale del Genio civile.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la esecuzione della legge 15 giugno 1893, n. 294.

Onorevole ministro, accetta il disegno di legge della Commissione?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. È concordato.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge della Commissione.

Quartieri, segretario, legge. (V. Stampato numero 391-A).

La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Quelli tra i funzionari del Genio civile collocati a riposo in eccedenza del numero risultante dall'articolo 46 della legge 15 giugno 1893, n. 294, che, a completa esecuzione di quanto è prescritto nell'articolo medesimo e nei successivi articoli 47 e 49, debbono essere richiamati in servizio, riprendono la posizione che avevano, per grado e per anzianità, al momento in cui ne furono tolti.

Essi hanno diritto allo stipendio dal giorno in cui ebbe effetto il collocamento a riposo, con gli aumenti che avrebbero potuto loro spettare per anzianità nei casi e secondo le norme stabilite dalle leggi vigenti; dedotte le somme che avessero esatto a titolo di pensione ove l'avessero, nel frattempo, liquidata, che verranno dal Ministero dei lavori pubblici rifuse al Tesoro.

Per completare l'attuazione di quanto è prescritto nell'articolo 46 della precitata legge, e nella prima parte di questo articolo è stabilito un nuovo termine di mesi tre dalla promulgazione della presente legge.

Metto a partito quest'articolo.

(È approvato, e sono successivamente approvati senza discussione i seguenti fino al 5 inclusivo).

Art. 2.

Il ruolo del personale del Genio civile stabilito nell'articolo 29 della legge succitata rimane temporaneamente aumentato nei diversi gradi e nelle diverse classi di ciascuna categoria di altrettanti posti quanti saranno i funzionari richiamati in servizio in esecuzione di quanto è stabilito nell'articolo 1.

Finchè il rispettivo numero non sia ridotto entro i limiti del ruolo normale non potranno farsi nuove nomine.

Art. 3.

I funzionari richiamati in servizio, fermo il dritto agli stipendi arretrati, avranno facoltà di optare entro il termine di un mese dalla registrazione del decreto alla Corte dei conti, fra la riassunzione del servizio loro concessa ed il collocamento a riposo secondo le norme stabilite dall'articolo 47 della legge succitata, tenuto conto del tempo decorso e degli aumenti di stipendio che per effetto della presente legge avessero conseguito.

Art. 4.

Il Governo del Re è autorizzato a pagare gli stipendi arretrati dei funzionari richiamati e gli stipendi correnti dei funzionari, che in applicazione degli articoli precedenti, rimarranno in servizio in eccedenza del ruolo fissato dall'articolo 29 della legge citata, coi fondi stanziati nel capitolo 12 del bilancio pel Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1893-94.

A tal uopo, secondo le norme stabilite dalle leggi di contabilità per le maggiori spese obbligatorie, sarà aggiunta al capitolo medesimo una somma corrispondente all'ammontare degli stipendi dei funzionari che risulteranno richiamati in servizio in eccedenza di ruolo nel termine fissato dall'articolo 1.

Art. 5.

La prima parte dell'articolo precedente si applica anche al pagamento degli stipendi dei funzionari che in applicazione degli articoli precedenti, si troveranno in servizio in eccedenza del ruolo fissato nell'articolo 29 della legge citata, durante l'esercizio 1894-95; ed allo stanziamento dei fondi all'uopo occorrenti sarà provveduto con la legge di assestamento del bilancio per l'esercizio medesimo.

Art. 6.

Entro il prossimo dicembre il Governo del Re presenterà al Parlamento le sue proposte a fine di ridurre ulteriormente il ruolo del personale del Genio civile stabilito dall'articolo 29 della citata legge 15 giugno 1893.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Veramente non è sulla disposizione troppo chiara di questo articolo che io intendo di intrattenere la Camera.

Io desidererei di sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli, a proposito di questo disegno di legge, ch'è un ritorno all'antico, più che una innovazione, accetta una mia raccomandazione.

Tutti sanno le aspettative che aveva destinato la legge 15 giugno 1893 che riformava l'organico e le attribuzioni del personale del Genio civile; pare però che a quelle aspettative non abbiano corrisposto i fatti.

Io desidererei quindi che l'onorevole ministro studiasse se, e fino a qual punto, gli scopi che quella legge si proponeva (semplificazione di servizi ed economia) possano essere raggiunti sia modificando la legge stessa, sia abolendola in tutto o in parte.

Approvando le proposte del compianto ministro Genala, il Parlamento sperava di conseguire una semplificazione nei servizi del Genio civile, nè per ciò che quelle disposizioni non hanno potuto raggiungere l'effetto che noi ci ripromettevamo, io credo che la Camera abbia mutato di parere. Voglia dunque l'onorevole ministro studiare in quale altra maniera quell'effetto si possa raggiungere.

E penso che, senza tener fermo ad uffici nuovi i quali rappresentano più che altro una complicazione, una lungaggine maggiore aggiunta alle antiche, forse la semplificazione si potrebbe ottenere col deferire attribuzioni, assai minori, se si vuole, ma di effetto pratico in moltissimi casi, agli stessi uffici del Genio civile delle varie Provincie; in modo che non tutta la farraggine delle decisioni che si devono prendere per il servizio affidato a questi uffici, abbia a venire al potere centrale. Con queste attribuzioni si potrebbero appagare i legittimi desideri di tutti gli interessati, i quali, oltrechè lagnarsi della spesa che vien recata all'Amministrazione pubblica dalla complicazione dei servizi, si lagnano anche della perdita di tempo che questa complicazione trae seco. La lungag-

gine poi non è solamente perdita di tempo, ma è anche qualche volta, anzi spesse volte, occasione di maggiore spesa; poichè il ritardo nella esecuzione di alcune opere urgenti fa sorgere conflitti con coloro che debbono eseguirle ed aumenta gl'inconvenienti ai quali esse dovrebbero por riparo.

Io quindi mi permetto di pregare l'onorevole ministro di studiare il problema che è abbastanza importante e di darmi una parola di rassicurazione se gli pare che la mia preghiera meriti di essere accolta.

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

Romanin-Jacur. A proposito di questo disegno di legge io mi credo in dovere di rivolgere all'onorevole ministro una preghiera. Le mie idee in gran parte sono conformi a quelle testè espresse dal mio egregio collega ed amico onorevole Rubini.

Questo disegno di legge è una conseguenza di quello che noi abbiamo votato, per la riforma del Genio civile, l'anno scorso. Ed io non posso, senza un certo rammarico, non per vanità mia personale, ma per la verità, tacere che parecchi degli inconvenienti, che noi siamo costretti oggi a lamentare ed ai quali l'onorevole ministro cerca ora di porre riparo con il disegno di legge che è in discussione, dipendono precisamente dalla non osservanza di alcuni criterii, che io mi ero permesso di esporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici del tempo, quando venne in discussione quel disegno di legge.

Io quindi unisco le mie parole a quelle dell'onorevole Rubini per raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler considerare, che la legge che noi abbiamo votato l'anno scorso non ha arrecato soltanto gli inconvenienti cui si intende porre, come meglio è ora possibile, riparo, ma ne ha anche arrecato degli altri.

La funzione dei così detti Circoli d'ispezione, così come l'onorevole ministro dei lavori pubblici del tempo l'aveva presentata a noi, e come la Camera l'ha accettata, doveva esplicarsi in modo da raggiungere un doppio effetto: semplificazione dei servizi ed una maggiore vigilanza del servizio stesso, intesa a prevenire che si ripetessero inconvenienti, che noi abbiamo molte volte, lamentati, tanto per la parte che riguarda la formazione dei progetti, quanto per quella che

si riferisce alla condotta dei lavori, durante la loro esecuzione.

Disgraziatamente non si tenne conto di parecchie delle osservazioni che, tanto in questo ramo del Parlamento, come nell'altro furono fatte, e non si considerarono i circoli d'ispezione come una istituzione intesa a rafforzare, direi, il Ministero dei lavori pubblici avvicinandolo ai lavori, nel senso come dissi dianzi, che i progetti fossero meglio studiati e i lavori meglio diretti, ma se ne è fatta quella temuta quinta ruota del carro amministrativo, per modo che noi siamo oggi costretti ad elevare contro di essa la voce.

Oggi i circoli d'ispezione sono gravati d'incarichi burocratici, i quali assolutamente costituiscono una perdita di tempo inutile che porta danno al disbrigo degli affari, imbarazzando ad un tempo gli uffici locali ed anche l'amministrazione centrale.

Aggiungasi che il regolamento, che è prescritto per il servizio dei detti circoli d'ispezione, porta una tal massa di lavoro, che il personale assegnato ad essi è divenuto assolutamente insufficiente.

Si sono stabilite norme per le quali deve impiegarsi grandissimo tempo a preparare prospetti, creando veri *nuovi* tormenti agli uffici locali: in modo che, effettivamente, ne è avvenuto un ingombro, anzichè un sollievo ed un miglioramento per tutta l'amministrazione dei lavori pubblici.

Siccome io credo che, in questa materia, l'onorevole ministro dei lavori pubblici pensi perfettamente all'unisono con l'onorevole Rubini, con me, e con tutti i colleghi i quali, in occasione della discussione di quella legge, hanno approvato l'istituzione di questi nuovi uffici, io prendo argomento dalla presentazione di questo disegno di legge, per rivolgere all'onorevole ministro la raccomandazione di voler provvedere acchè la istituzione di questi Circoli d'ispezione sia ricondotta agli scopi veri pei quali fu ideata, con vantaggio del servizio e con diminuzione non con aumento di spesa.

Gli intendimenti dell'onorevole ministro, che ci sono ben noti, per le dichiarazioni che egli ha avuto, tante volte, occasione di fare in questa Camera, mi affidano che egli vorrà accettare, di buon grado, la raccomandazione che mi sono permesso rivolgergli.

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

Saracco; ministro dei lavori pubblici. Veramente, l'argomento trattato dall'onorevole Rubini e dall'onorevole Romanin-Jacur non mi pare che abbia una stretta attinenza col disegno di legge, che viene, oggi, in esame.

Ciò nondimeno io debbo dichiarare che accetto di gran cuore le raccomandazioni fattemi prima dall'onorevole Rubini e poi dall'onorevole Romanin-Jacur: e ciò per la semplice ragione che da assai tempo l'Amministrazione sta studiando se non convenga introdurre una profonda modificazione nella legge e nel regolamento di cui si è parlato.

Non si deve dimenticare che anteriormente alla legge gli uffici di circolo lasciavano alquanto a desiderare, ma coi provvedimenti adottati per migliorarne le funzioni e semplificare i servizi, si comincia a dubitare fin da ora che siasi fatto peggio mentre ci troviamo davanti ad una spesa non indifferente.

Trattasi adunque di una questione che deve essere esaminata con molta prudenza.

Dal canto mio sto raccogliendo le informazioni da tutti i capi ispettori di circolo, e tengo dietro a ciò che avviene presso l'amministrazione: così vedrò dove si è guadagnato e dove si è perduto: e al riaprirsi del Parlamento, se sarò ancora a questo posto, porterò innanzi a voi il risultato dei miei studi col proposito di semplificare i servizi e ridurre anche il personale. Giacchè ci siamo trovati perfettamente d'accordo, Governo e Commissione, nel concetto di fare economie e sono io stesso che ho suggerito la disposizione dell'articolo aggiunto. L'onorevole Rubini stima che si possano dare agli ingegneri capi più ampie attribuzioni che oggi non hanno. Ed io convengo con lui; ma bisogna essere sicuri che il personale degli ingegneri capi sia tale che possedano le attitudini necessarie perchè possano e sappiano sostenere il carico delle nuove mansioni.

Ad ogni modo, ripeto, la questione è allo studio; e se non vi fosse già, io ce la dovrei porre ora, dopo che persone così competenti come l'onorevole Rubini e l'onorevole Romanin-Jacur m'hanno invitato a ciò fare. Io spero che queste mie parole mostreranno agli onorevoli preopinanti come io tenga in gran conto le loro raccomandazioni.

Presidente. Desidera parlare l'onorevole Rubini?

Rubini. Io ringrazio l'onorevole ministro delle cortesie promesse fatte alla Camera in-

torno a questo argomento che pare piccolo, ma che, secondo me, è di una notevole importanza. Io prendo atto della sua promessa che al riaprirsi del Parlamento egli presenterà un progetto definitivo di sistemazione, inteso nei sensi esposti dall'onorevole Romanin-Jacur e da me, e che paiono anche graditi all'onorevole ministro.

Romanin-Jacur. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Romanin-Jacur. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la cortese risposta che ha voluto darmi, e mi unisco al collega Rubini nel dichiararmi completamente soddisfatto.

Branca. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca. Come è risultato da questa breve discussione, il progetto di decentramento che fu fatto a proposito del Genio civile, e che ebbe tra i principali lodatori e propugnatori l'onorevole Romanin-Jacur, pare che, prima ancora che siano trascorsi i due anni, si sia addimostrato completamente insufficiente.

Ora io desidero fare poche e semplici osservazioni. Innanzi tutto credo che l'effetto di quella legge sia venuto meno perchè non fu coordinata a tutte le leggi dello Stato; per cui, trattandosi di pagamenti, le formalità sono tali e tante che, indipendentemente dalla parte tecnica destinata agli ingegneri, ne è venuto tutto quel viluppo che fa perder tanto tempo, e richiede una grande quantità di personale. Io quindi raccomando all'onorevole Saracco di saper trarre dalla esperienza un progetto migliore, e di coordinarlo a tutta la legislazione dello Stato; perchè altrimenti avremo un inconveniente anche maggiore di quello che è accaduto.

Una seconda osservazione è questa. Quello che si dice decentramento in fatto di opere pubbliche ha i suoi pregi, ma ha anche i suoi difetti; imperocchè io ho potuto sperimentar questo: che per una certa benevolenza, (non voglio dire altra parola) che è nel carattere italiano, spesso gli ingegneri capi, piuttostochè rappresentare gli interessi dello Stato, diventano i rappresentanti d'interessi locali più o meno legittimi, talvolta anche completamente legittimi, ma non sempre rispondenti agl'interessi generali dell'erario. Per cui l'accentramento, talora non è che un necessario riscontro per impedire che interessi locali si sovrappongano agli interessi dello

Stato. Quindi spero che l'onorevole Saracco, il quale ha tanta esperienza, vorrà tener conto anche di questa mia osservazione, e far sì che, nel decentrare, non vengano meno quelle responsabilità e quei riscontri atti ad assicurare gli interessi generali dello Stato.

Un'ultima osservazione: spesso, in questi mutamenti degli organici, certi interessi particolari del personale giungono a prevalere.

E anche qui sono certo che, con l'onorevole Saracco, questi interessi particolari poco possono influire; ma siccome già altre volte la cosa è stata possibile, io sin d'ora elevo la voce perchè, nel riordinamento del personale, si tenga conto del vantaggio dell'amministrazione dello Stato, ad onta di qualsiasi personale interesse di alcuni funzionari.

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

Romanin-Jacur. Mi pare che l'onorevole Branca abbia voluto cogliermi in contraddizione per quello che ho detto oggi, e quello che dissi l'anno scorso, allorchè si discuteva la legge del Genio civile. Non è così onorevole Branca! Allora io difesi i concetti decentratori di quel disegno di legge; ed oggi, lungi dal contraddirmi, ho detto soltanto che il modo con cui tali concetti sono stati applicati, è stato precisamente contrario alle idee che io avevo svolte, ed ha prodotto quegli inconvenienti che io avevo segnalato al ministro, fino da allora, raccomandandogli di evitarli.

Io prego dunque l'onorevole Branca di credere che sono coerentissimo oggi con quello che dissi allora; perchè non è punto colpa mia se i regolamenti con cui è stata attuata la nuova istituzione dei circoli di ispezione sono in aperta contraddizione coi principî cui si informava il legislatore che votò la legge.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sono d'accordo con l'onorevole Branca, specialmente quando parla di interessi personali.

Pur troppo essi trovano sempre la loro strada.

Io procurerò che non la trovino più. Ma quello che presentemente c'è, io non lo posso mutare. Molte promozioni furono fatte, e quindi per assai tempo il personale dovrà rimanere qual'è. Bisognerà, anzi, che pensiamo a semplificare l'amministrazione, e però

la pianta del personale dovrà essere modificata.

Ma, ripeto, da parte mia sarà sempre l'interesse generale quello a cui guarderò, non mai l'interesse personale; tanto è vero che di promozioni non ne ho fatte ancora, e difficilmente ne farò sia nell'amministrazione centrale, sia nel Genio civile.

Finchè non correranno tempi migliori, credo che la prima regola dell'amministrazione debba essere quella di non far nuove nomine, e nuove promozioni.

Tutti soffrono; e bisogna che anche gli impiegati sappiano soffrire a loro volta: cioè, si assoggettino a che la loro carriera sia più lenta di quel che non sia stata in passato.

Tutti siamo nelle stesse condizioni, e tutti dobbiamo portare il tributo delle nostre forze al ristoro della finanza nazionale. Questo è il mio modo di vedere.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

« Art. 7. La presente legge avrà vigore dal giorno della sua promulgazione. »

(È approvato).

Presentazione di relazioni.

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

Panizza. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 140,509. 20 su alcuni capitoli e di diminuzioni di stanziamenti per lire 86,750 su altri capitoli del bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1893-94; e la relazione intorno al disegno di legge: Provvedimenti a favore dei professori di materie scientifiche nei ginnasi.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate, e distribuite agli onorevoli deputati.

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

Roux. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1894-95.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Votazione a scrutinio segreto.

Presidente. Ora, si procederà alla votazione a scrutinio segreto dei tre seguenti disegni di legge: Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1893-94;

Convenzione sulla vertenza per eccesso d'estimo e contributi idraulici in provincia di Mantova;

Provvedimenti per l'esecuzione della legge 15 giugno 1893, n. 294.

Si faccia la chiama.

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Adamoli — Agnini — Amadei — Ambrósoli — Antonelli — Anzani — Arbib.

Baccelli — Barzilai — Basetti — Basini — Bertolini — Bettòlo — Bonacci — Bonajuto — Bonasi — Bonghi — Bonin — Bosselli — Bracci — Branca — Brin — Brunetti Gaetano — Brunialti — Bufardeci.

Cadolin — Calvi — Camagna — Cambray-Digny — Campus-Serra — Canegallo — Canzi — Capilongo — Capozzi — Carcano — Carrenzi — Carpi — Casale — Cavallotti — Centurini — Chiapusso — Chiaradia — Chiesa — Chimirri — Chinaglia — Chindamo — Cianciolo — Cibrario — Clementini — Cocuzza — Coffari — Compans — Contarini — Costantini — Cremonesi — Cucchi.

Dal Verme — Damiani — Daneo — Danieli — D'Ayala Valva — De Amicis — Della Rocca — De Nicolò — De Reseis Giuseppe — De Salvo — Di Belgioioso — Di Blasio — Diligenti Di San Donato.

Elia — Ercole.

Falconi — Farina Nicola — Ferracciù — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Ferri — Fili Astolfone — Filopanti — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fortis — Fortunato — Franceschini — Franchetti — Frascara — Fulci Nicolò — Fusco.

Galimberti — Galletti — Galli Roberto — Gamba — Garavetti — Gatti-Casazza — Ghigi — Gianolio — Giorgini — Giovagnoli — Giovanelli.

Imbriani.

Lampiasi — Lanzara — La Vaccara — Lazzaro — Levi Ulderico — Lo Re Francesco — Lovito — Lucchini — Luporini — Luzzati Luigi.

Maffei — Mariotti — Martini Giovanni — Martorelli — Masi — Meardi — Mecacci —

Mel — Merlani — Mestica — Miniscalchi — Miraglia — Mocenni — Modestino — Monticelli — Mordini — Morin — Murmura.

Nasi — Nicastro — Nigra — Nocito.

Odescalchi — Omodei.

Palamenghi-Crispi — Palestini — Panattoni — Pandolfi — Panizza — Papa — Papadopoli — Pastore — Patamia — Paternostro — Pellegrini — Pellerano — Petronio — Piccardi — Piccolo-Cupani — Pierotti — Piovene — Polti Giuseppe — Pozzo — Pugliese — Pollino.

Quartieri.

Rampoldi — Randaccio — Rava — Reale — Ricci — Rinaldi — Rizzo — Romanin-Jacur — Roux — Rubini — Ruffo — Ruggieri Giuseppe.

Sacchetti — Sacchi — Salandra — Salemi Oddo — Sani Giacomo — Saporito — Scaglione — Schiratti — Sciacca della Scala — Serri-stori — Severi — Siliprandi — Silvani — Sineo — Socci — Solimbergo — Sonnino-Sidney — Squitti — Stelluti Scala — Suardo Alessio. Talamo — Testasecca — Toaldi — Tondi — Torelli — Torlonia — Tornielli — Torraca — Trigona — Trincherà — Trompeo.

Vaccaj — Vacchelli — Valle Angelo — Valli Eugenio — Vendramini — Vienna — Vischi — Visocchi — Vizioli.

Weill-Weiss — Wollemborg.

Sono in congedo:

Afan de Rivera — Agnetti — Andolfato — Andolfato.

Baracco — Bastogi Gioacchino — Bastogi Michelangelo — Beltrami — Brunetti Eugenio.

Cafiero — Campi — Cao-Pinna — Capaldo — Capoduro — Cappelli — Cavagnari — Cerruti — Civelli — Comandini — Coppino.

D'Alife — De Giorgio — Del Balzo — De Luca Paolo — Del Vecchio — De Puppi — De Reseis Luigi — Di Broglio — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio.

Facheris — Flaùti — Frola — Fusinato. Graziadio.

Lucca Piero — Lucifero.

Marazio Annibale — Montagna.

Ottavi.

Pelloux — Pignatelli — Poli Giovanni — Pompilj — Pottino — Pullè.

Quintieri.

Rosano — Rospigliosi.

Sanvitale — Silvestri — Simonelli — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Suardi Gianforte.

Torrigiani — Tortarolo.

Vollaro-De Lieto.

Zucconi.

Sono ammalati:

Di Marzo,

Fasce.

Galeazzi — Giordano-Apostoli — Grimaldi — Guj.

Lugli.

Merzario.

Pais-Serra — Perrone.

Roncalli.

Ungaro.

Valle Gregorio.

Zizzi.

Assente per ufficio pubblico.

Baratieri.

Discussione del disegno di legge: Maggiori spese di ferrovie complementari e riparto per gli esercizi 1893-94.

Presidente. Lasceremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: Maggiori spese di ferrovie complementari e riparto per gli esercizi 1893-94.

Il primo iscritto a parlare contro è l'onorevole Visocchi.

Ha facoltà di parlare.

Visocchi. Questo disegno di legge ha lo scopo di fornire al ministro dei lavori pubblici la considerevole somma di 63,500,000 lire in aumento ai 76,500,000 che concede la legge ferroviaria del 1892.

Tali somme sono in massima parte occorrenti a pagare le maggiori spese già fatte nelle precedenti costruzioni ferroviarie ed a saldare debiti dell'amministrazione verso gli intraprenditori. Una parte poi ne sarà adoperata al pagamento di opere in corso di costruzione ed a mettere in condizione di buon servizio stazioni, scambi e linee già costrutte ed anche a qualche opera nuova che è considerata di complemento come sarebbe il tronco San Stefano-Sarzana.

Fino a questo punto parmi che non abbiamo che a lodare questo disegno di legge,

specialmente dopo che dalla Giunta del bilancio fu ridotto alle previsioni di un biennio invece di un quinquennio, come il disegno ministeriale proponeva, e le spese per ampliamento di stazioni, che il ministro proponeva in circa 17 milioni, furono ridotte a soli 4,800,000.

Ma quello che non poteva non colpirmi dolorosamente nell'esame del disegno di legge si è che, mentre con ogni cura esso conserva gli stanziamenti ad ogni opera prevista nella legge del 10 aprile 1892, anzi gli aumenta dove occorra, solo quando arriva ai tronchi che quella legge dice che debbono costruirsi nella linea Avezzano-Roccasecca, nella Salerno-Sanseverino e nella Campobasso-Isernia, non solo non provvede nulla a loro vantaggio, ma quelle linee sono private assolutamente di qualunque stanziamento di fondi! Chi non direbbe che questa legge solo a quelle linee fu e sarà matrigna?

È da ricordare, o signori, che nella cenata legge del 1892 si era fatta una scelta delle linee designate nelle leggi precedenti che meritavano la precedenza nell'esser compiute o condotte innanzi nella loro costruzione, sia per la maggiore importanza di esse, sia perchè una gran parte ne era già costruita, e non se ne poteva trarre giovamento senza portarla a termine.

Ora è accaduto che per tutti i tronchi e per tutte le linee che nella legge del 1892 erano compresi, furono fatti gli appalti e solo nell'Avezzano-Roccasecca e nelle altre due linee da me citate, malgrado le continue istanze fatte, non è stato possibile ottenere nè dal ministro Branca, nè dal Genala, che fossero compresi in bilancio ed appaltati i tronchi che per legge erano da costruire.

Queste tre linee nel napoletano hanno dunque dovuto pazientare che le linee maggiori, predilette fossero servite per veder venire la volta loro; ma ecco una legge nuova che, mentre a tutte dà, ad esse sole toglie gli stanziamenti!

Il signor ministro, nella relazione premessa al disegno di legge che discutiamo, accenna che non si sarebbe potuto por mano all'appalto di questi tronchi di linee perchè non erano sufficienti i fondi, e l'articolo 4 della legge del 1892 richiede che i fondi sieno bastevoli per poter procedere all'appalto di una linea o di un tronco di linea. Io non voglio discutere se quell'articolo dica veramente que-

sto; dico solamente: se una lieve deficienza di fondi ha impedito la costruzione, ragion voleva che nella legge attuale si fosse fornito agli stanziamenti di questi tronchi un supplemento per il quale si fosse potuto procedere all'appalto di essi. Ma niente di tutto ciò. Invece di dare questo supplemento, si è soppresso l'assegnamento che questi tronchi avevano avuto con la legge del 1892. Sarà un caso, sarà un fatto non determinatamente voluto ma è un caso, una disgrazia che occorre già da gran tempo alle strade ferrate delle Province meridionali.

Niuno meglio del ministro Saracco sa come gran parte degli stanziamenti fatti alle linee del Mezzogiorno dalla legge del 1879 e seguenti erano stati invertiti a completare le linee dell'Italia superiore, e con le due leggi da lui proposte nel 1887 e 1888 quei fondi furono reintegrati.

Ma ciò non bastò, perchè, con le solite preminenze e coi soliti abbandoni, le linee del Mezzogiorno, che dovevan costruirsi dallo Stato, andavano a rilento e perdevano sempre i loro stanziamenti. Ed ecco la legge del 1892 che a stento serba i fondi pel completamento della Salerno-Sanseverino e della Campobasso-Isernia e per un tronco solo dell'Avezzano-Roccasecca! Ma non basta, viene ora la legge che abbiam dinnanzi, che rimanda ancora la lor costruzione! Più trista ventura certo non potevano avere!

Ma, si dice, ciò avviene per le non liete condizioni finanziarie in cui ci troviamo; in tempi in cui per avvicinarci al pareggio è bisognato gravar di maggiori tasse i contribuenti, è dovere imprescindibile temperare le spese e segnatamente quelle di costruzioni non ancora appaltate.

Ed io, o signori, non voglio oppormi a questo giusto temperamento che la Camera vuol seguire in questo momento, e quindi non fo opposizione a che il presente disegno di legge si tenga nei limiti delle somme proposte e, come dissi, diminuite dalla Giunta del bilancio nella misura necessaria a pagare le opere in corso e quelle già fatte.

Ma questo bisogno dell'amministrazione sarà assolto nel biennio 1893-94 e 1894-95.

Ebbene allora io ho creduto di dover chiedere al ministro ed alla Camera, che almeno si abbia affidamento sicuro per lo stanziamento dei fondi appena che si può. E quindi propongo un articolo aggiuntivo alla pre-

sente legge, nel quale è ben determinato che nei bilanci del 1895-96 e del 1896-97 saranno iscritti i fondi che dalla legge 10 aprile 1892 erano assegnati alle linee Avezzano-Roccacasecca, Salerno-Sanseverino e Campobasso-Isernia.

Signori, a me pare di non dovere spendere molte parole per dimostrare che sia giusto, che nella legge medesima nella quale alcune linee sono private degli stanziamenti che loro si dovevano assegnare, sia fermamente e nettamente assicurato come e quando il loro diritto sarà reintegrato.

Voglio sperare che l'onorevole ministro, il quale molte volte mi ha manifestato le sue buone intenzioni pel regolare compimento di ciò che nelle leggi è scritto e ordinato, non abbia nessuna difficoltà di accettare la iscrizione nei bilanci 1895-96 e 1896-97 dei fondi che alle dette costruzioni erano assegnati dalla legge del 10 aprile 1892, e son certo che la Camera non vorrà negare il suo voto a questa promessa di esecuzione d'una legge, in tempo in cui saremo liberi da altre spese di tal genere che meritino preferenza.

Non mi dilungherò a dimostrare le ragioni per le quali credo sia opportuno eseguire queste costruzioni; l'onorevole ministro sa assai bene che le ferrovie delle quali ho ragionato, sono in parte costruite e che ora mancano dei tronchi per completarle e utilizzare quello che di già si è fatto. Per esempio, dell'Avezzano-Roccacasecca sono costruiti già tre tronchi; ce ne sono altri da costruire, che occorrono tutti a render la linea proficua al paese e produttiva all'erario.

Nella Salerno-Sanseverino sono stati fatti due tronchi: non ne manca che uno perchè la linea possa essere aperta al traffico; e quando ciò possa verificarsi, il tronco che si deve costruire non solo renderà vantaggiosi i tronchi già terminati, ma aprirà uno sbocco a Salerno ed al mare alle linee di Benevento-Campobasso, di Avellino-Ponte Santavenere, e di altre linee che sboccano a Cancellò, cosicchè quella linea sarà assai fruttifera.

Altrettanto si può dire della linea Isernia-Campobasso di cui non mancano che due tronchi per essere completata.

Spesso udimmo, o signori, che le ferrovie nelle Provincie meridionali non rendono. Ma si comprende benissimo che non rendano; se non sono riannodate fra loro, se non mettono

capo alle linee principali, il traffico non si verifica.

La linea Avezzano-Roccacasecca fu giudicata e iscritta nella legge del 1879 come linea di seconda categoria per ragioni strategiche e perchè aveva una importanza commerciale grandissima, perchè metteva gli Abruzzi in corrispondenza col loro antico centro, Napoli, e col mare. Ma questa linea, quantunque avesse ottenuto tutte le anticipazioni dai Corpi morali ed anche dal municipio di Napoli per la sua sollecita costruzione, pure non è stata completata.

Ora il commercio degli Abruzzi per le altre ferrovie è sviato, e se ne va in altre parti, abbandonando il suo sbocco naturale, quello di Napoli; e quando questo male sarà avvenuto non sarà agevole ricondurre le correnti del commercio abbandonate.

Così avvenne per la Foggia-Napoli. La Foggia-Napoli fu costruita tardi, quando appunto tutto il commercio delle Puglie si era trasportato verso Milano ed altre città sull'Adriatico!

Trattando così male i bisogni commerciali del Mezzogiorno si è prodotta una depressione economica che certo mette quella parte d'Italia molto al disotto delle altre, i cui interessi sono meglio intesi e curati.

L'onorevole ministro Saracco più volte, rispondendo a coloro che chiedevano economie intere ed assolute, ha ben detto che una totale sospensione nei lavori pubblici non può avvantaggiare pienamente l'avvenire economico del paese.

Io spero che egli voglia rammentarsi di questi buoni propositi, appunto nella occasione attuale, e che voglia consentire che quelle popolazioni, le quali con dolore ora si vedono private dei fondi necessari alle costruzioni, da lungo tempo aspettate, abbiano almeno il conforto di una sicurezza che questi fondi non manchino nel più breve tempo possibile. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti.

Sacchetti. La Camera comprenderà come, dopo che per tanti giorni, potrei dire anzi, per parecchi mesi, si è discusso in quest'Aula intorno alla gravità della nostra situazione finanziaria; dopo che si sono deliberati varii notevoli esacerbamenti d'imposte; dopo che da ogni lato della Camera e dal Governo stesso si è fatto appello alla ricerca delle più estese

delle più radicali economie in ogni ramo dei servizi; la Camera comprenderà, dico, come, dopo tutto ciò, io non abbia punto in animo di mettermi in contraddizione a questo indirizzo finanziario, ed a questo insieme di deliberazioni e di propositi.

Comincio quindi col dichiarare ai miei colleghi che sono penetrato, quanto chiunque altro possa esserlo, ed evidentemente non si potrebbe non esserlo, della gravità di questa situazione; e quindi sento il peso delle conseguenze e delle responsabilità che ne derivano. Ma dall'esser persuaso di ciò, al credere che uno Stato possa ridursi per lungo tempo ad una specie d'immobilità nel servizio importantissimo delle ferrovie, uno di quei servizi che più sentono la pressione delle esigenze odierne e richiedono inevitabilmente un progressivo sviluppo, corre una grande distanza. Ed è appunto questo concetto che deve valere a spiegare il motivo che oggi m'induce a dire brevi parole. Certo, nel provvedere alla costruzione delle nostre ferrovie, si sono commessi gravissimi errori, e la eccezionalità delle nostre condizioni finanziarie, almeno in buona parte, è appunto una delle conseguenze di questi errori: capisco che, in seguito a tutto ciò, si possa invocare dalla Camera e dal Governo un freno, una sosta, nello svolgimento dei lavori pubblici; al fine di trovar modo di superare questo periodo così difficile nel quale ci troviamo, e per studiare nuovi mezzi, nuovi metodi tendenti ad evitare in futuro gli errori che si sono commessi per il passato.

È quindi pienamente naturale la reazione che si è manifestata contro le spese ferroviarie; reazione la quale, torno a dire, ha la sua completa giustificazione negli errori dei quali ho parlato. Ma io credo che anche in questa reazione non convenga andare ad un altro eccesso. E sarebbe, secondo me, andare ad un eccesso, quando invece di limitarsi ad una sosta in questo movimento delle costruzioni ferroviarie, si volesse in qualche modo distruggere e lacerare l'ultima parte di quel programma che fu adottato nel 1879 e che aspetta il suo completo svolgimento.

L'ora che volge e le condizioni della Camera non permettono di sviluppare con ampiezza questa grave materia; quindi io mi limiterò a qualche breve osservazione, solamente per chiarire il significato e lo scopo dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore

di presentare insieme ad alcuni egregi colleghi.

Sarebbe vano ricercare ora la causa della situazione nella quale ci troviamo a proposito delle costruzioni ferroviarie, e di tutto quell'insieme di maggiori spese che si sono verificate.

Dal 1888, epoca nella quale dall'onorevole Saracco fu presentata l'ultima legge veramente di carattere organico che concerne la attuazione del piano ferroviario, e della quale, malgrado qualche menda, io gli do piena lode, noi non abbiamo avuto che provvedimenti, i quali, più che concernere le ragioni tecniche, avevano tratto alle esigenze finanziarie e a certi espedienti di tesoreria, indispensabili per uscire, almeno momentaneamente, dalle difficoltà.

Ma però si può osservare che nelle discussioni svoltesi alla Camera in occasione delle varie leggi, tanto per parte della Camera stessa, quanto per parte del Governo, si è sempre insistito intorno a questo punto: vale a dire che il programma ferroviario del 1879 dovesse un giorno o l'altro avere il suo pieno eseguimento.

L'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare, non si riferisce veramente a questo impegno generico, che, secondo me, ha assunto lo Stato verso le popolazioni dell'esecuzione del programma ferroviario; ma si riferisce ad alcune condizioni speciali, delle quali, a mio avviso, non è stato punto tenuto conto in passato, e circa le quali chiedo il permesso di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro.

Gli impegni, che derivavano dalla legge del 1879, erano di due specie. Vi era l'impegno generale di esecuzione delle varie ferrovie, impegno che concerneva tutte le linee contemplate nel piano medesimo e per il quale impegno gli enti locali erano chiamati a determinare contributi, aventi una proporzione diversa, secondo la classe alla quale appartenevano le ferrovie medesime.

Ma questi concorsi evidentemente non davano agli enti locali un diritto definito, un titolo all'esecuzione di queste strade ferrate a tempo determinato.

Lo Stato, di fronte a questi enti, rimaneva pienamente libero di scegliere il modo, il mezzo, il tempo dell'esecuzione di queste strade.

Ma la legge del 1879, come l'onorevole

ministro sa, conteneva altre disposizioni, le quali implicavano concorsi volontari. Gli enti locali erano liberi di offrire o di non offrire tali concorsi, che il Governo poteva accettare o non accettare; ma, una volta offerti e una volta accettati, questi concorsi volontari davano luogo a diritti per parte dell'ente locale, ad obblighi per parte dello Stato, con criteri molto diversi da quell'impegno generico, che poteva risultare dalle altre disposizioni della legge.

Io non voglio annoiare la Camera con citazioni; ma, trattandosi di un argomento così importante, mi consentano i colleghi di leggere una parte del testo dell'articolo 15 della legge del 1879.

L'articolo 15 diceva così:

« Se per la costruzione di alcuna delle linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, (che erano le linee della seconda, della terza e della quarta categoria, perchè quelle della prima erano eseguite interamente a spese dello Stato) vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati maggiori almeno di un decimo delle quote rispettivamente fissate dagli articoli 4, 5 e 11 vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse. »

Poi viene un altro paragrafo, cioè quello appunto che io debbo invocare in relazione all'ordine del giorno che ho presentato:

« Qualora poi da parte degli enti interessati venisse offerta l'anticipazione senza interesse della quota spettante al Governo, le linee cui tale quota si riferisce avranno la precedenza nell'ordine della costruzione. »

Dunque poniamo bene questa base. Il Governo era pienamente libero di stabilire l'ordine della costruzione per tutte le linee per le quali non vi erano concorsi volontari, ma vi erano solo i concorsi obbligatori. Invece per le linee per le quali ai concorsi obbligatori si aggiungevano i concorsi volontari, nella misura ora indicata secondo l'articolo 15 della legge del 1879, ne veniva questa conseguenza, che l'ordine di esecuzione di queste linee era in qualche modo vincolato: era meno vincolato quando si trattava di un semplice concorso maggiore d'un decimo della quota spettante allo Stato; era maggiormente vincolato quando si trattava di anticipare tutta la quota governativa per una linea o per un tronco di linea. E dico per una linea o per un tronco di linea, perchè,

come la Camera sa, la legge del 1879 ebbe nel 1881 una modificazione a questo riguardo. La legge del 1879 ammetteva i diritti conseguenti dalla anticipazione solo nel caso che l'anticipazione contemplasse tutta la quota governativa che era dovuta per la linea.

Invece la legge del 1881 ammetteva che l'anticipazione potesse contemplare soltanto uno o più tronchi e dava agli enti locali, i quali sostenevano quell'anticipazione, i diritti che, secondo la legge del 1879, competevano per l'anticipazione totale.

Ho udito qualche volta (non dall'onorevole ministro, bene inteso) fare quest'obiezione, che l'anticipazione che veniva fatta per tronchi non poteva dar diritto che alla esecuzione di quei tronchi e non alla esecuzione della linea intera. Ma basta esaminare un po' attentamente le disposizioni della legge e riandare anche un po' le discussioni che ebbero luogo in quel tempo tanto a proposito della legge del 1879 quanto a riguardo della legge del 1881, per persuadersi che la obiezione non regge.

A me piace di ricordare alcune parole della relazione ministeriale con cui nella sessione 1880-81 fu appunto introdotta quella modificazione nella legge del 1879. La relazione ministeriale diceva così:

« Conseguenza del principio consacrato col detto articolo (quello di eseguire lavori per tronchi) fu di estendere il beneficio assicurato dall'articolo 15 della legge anche al caso di anticipazione parziale, sia per una linea, sia per uno o più tronchi della medesima. »

Ma io posso citare anche un'altra relazione che spiega ancor più chiaramente questo stesso diritto che veniva agli enti interessati.

È la relazione con cui il compianto Genala presentava alla Camera la legge Saracco del 1888. Il Genala diceva così:

« Questa legge (5 giugno 1881) dava... agli enti interessati il diritto di ottenere per le loro strade la precedenza nell'ordine della costruzione, anticipando la spesa non più per la linea tutta intera, ma soltanto per alcuni tronchi ed anche unicamente per uno... ed il Governo costruttore... si trovava costretto a continuare la costruzione dei rimanenti tronchi. »

Sembra quindi che sia interamente fuori questione questo punto: che gli enti locali,

una volta fatta per uno o più tronchi l'anticipazione della quota governativa, hanno acquistato il diritto non alla costruzione esclusivamente di quel tronco a cui si riferisce la somma anticipata (il che non potrebbe neppure ricevere un tal nome) ma il diritto che lo Stato continui la costruzione sino a che sia compiuta tutta la linea.

E la costruzione deve essere condotta in modo che il compimento della linea stessa acquisti la precedenza sulle altre linee per le quali non è stata fatta alcuna anticipazione.

Pur troppo le cose non andarono così, ed io non ne fo colpa all'onorevole Saracco.

Ma io gli domando solo che egli non consideri come abbandonata questa disposizione dell'articolo 15 della legge 1879.

Essa è tuttora in vigore e deve essere applicata. Come ho già detto, nelle condizioni presenti va fatta larghissima parte alle esigenze finanziarie, e comprendo che in questo momento possa avvenire una sosta nell'esecuzione di queste linee; ma quando le costruzioni siano riprese, quando si possa procedere al completamento dell'ultima parte del programma ferroviario, questo articolo 15 al riguardo della linea Bologna-Verona deve pure avere la sua applicazione, senza di che si offenderebbe un diritto acquisito, e si farebbe un vero strappo ad un contratto, che non può essere risolto senza il consenso di entrambe le parti.

Non è il caso di parlare ora del merito di questa disposizione; posso ammettere che le si potrebbero elevare contro moltissime obiezioni. Non voglio indagare se sia stato un bene o un male introdurla nella legge del 1879. Ma una volta che tale legge ha creato questo diritto, una volta che ha riconosciuto questa specie di vincolo contrattuale fra le parti, una volta che una delle parti ha riscosso il prezzo rispondente all'impegno che essa doveva adempiere, è naturale che non si possa privare l'altra parte di quanto le compete, toglierle quel corrispettivo che si è acquistato in forza della sua anticipazione.

Evidentemente, al punto a cui son giunte le cose, l'applicazione dell'articolo 15 della legge del 1879 non può avere che un'importanza molto limitata; importanza molto limitata, perchè, omai, le linee da costruire sono ridotte a così poche, che la questione

di precedenza diventa veramente una questione più di forma, che di sostanza. Ma i propositi del Governo intorno al completamento del piano ferroviario, lasciano una tal quale incertezza.

La Commissione, molto giustamente, ha esaminato i vari metodi che si potrebbero seguire per l'attuazione di quest'ultima parte del programma; ma non ha creduto di pronunziarsi per la preferenza dell'uno o dell'altro metodo. Anche l'onorevole ministro lascia intravedere qualche dubbio nella relazione, sul sistema che sarà da preferirsi per la continuazione delle costruzioni ferroviarie. Io capisco questi dubbi: perchè, purtroppo, dopo i risultati che abbiamo ottenuto in passato, bisogna diffidare di tutto, e direi quasi, piuttosto esagerare nelle diffidenze, che difettare di circospezione. Quindi, potrebbe benissimo accader questo: che il complesso delle linee che restano ancora da costruire desse luogo a un metodo d'esecuzione da consentire qualche efficacia a quell'articolo 15, che io ho invocato in favore della linea Bologna-Verona. Io non so se accadrà che l'esecuzione di quest'ultima parte del piano ferroviario sia, a cagion d'esempio, divisa in due o tre periodi; può essere che questo non accada.

Ed io auguro all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha già risolto felicemente vari problemi relativi alla esecuzione di lavori pubblici, gli auguro di risolvere anche questo che riguarda l'ultima parte delle costruzioni ferroviarie senza un procedimento troppo frazionato.

Ma se ciò non avvenisse, e la divisione in più periodi fosse necessaria, l'onorevole ministro non potrà fare a meno di comprendere la linea Bologna-Verona nel gruppo di quelle del primo periodo; ed è su questo punto che io attendo, specialmente, categorica dichiarazione da parte dell'onorevole Saracco. Non voglio abusare della pazienza della Camera, ma però essa mi consentirà di citare l'esempio d'una legge la quale presenta qualche analogia con ciò che era stabilito nella legge del 1879.

Io cito quest'esempio unicamente per questo, che, essendo interessata in quella legge una parte notevole di Provincie, riesce più evidente l'offesa vera di diritto che si farebbe, qualora non si tenesse conto del diritto invocato, rispetto alla linea Bologna-Verona.

La Camera sa che la legge sul riordina-

mento del catasto, all'articolo 47, contiene questa disposizione, che se alcuna provincia chiederà, per mezzo del suo Consiglio, che « i lavori siano accelerati, e condotti a termine nel suo territorio e si obbligherà di anticipare la metà della spesa, la domanda sarà accolta, » ecc.

E poi più avanti dice: « Il rimborso dell'anticipazione della spesa sarà fatta dal Governo entro due anni dall'applicazione dell'estimo provvisorio ».

Ora nessuno ha mai dubitato che le Province acquistassero con tale anticipazione un vero diritto positivo, giuridico all'esecuzione accelerata del catasto, con preferenza su quelle che non fecero nè simile domanda, nè simile anticipazione.

Anche qui evidentemente si tratta solo di un'anticipazione, vale a dire di una somma data per un certo tempo senza interesse, non d'una somma data a capitale perduto. Ma tutti hanno sempre riconosciuto in questa Camera che quando erano avvenute queste anticipazioni, ne risultava un vincolo contrattuale tra le provincie e lo Stato; dimodochè qualora lo Stato non avesse adempiuto all'obbligo assunto, le Provincie interessate avrebbero avuto il diritto d'intentare una azione giudiziaria allo Stato.

Questa è una massima del resto che risulta troppo evidentemente dalle disposizioni della legge, perchè sia necessario spiegarla con lunghe parole. Ora se le Provincie le quali hanno fatto l'anticipazione per il catasto, vedessero un giorno lo Stato abbandonare l'esecuzione dei lavori catastali nelle Provincie stesse, per eseguire invece l'operazioni in altre Provincie, che non avessero nulla anticipato, io m'immagino che avverrebbe una vera ribellione contro la condotta del Governo. Ora mi duole il dirlo, ma verso la provincia di Bologna, a proposito dell'anticipazione fatta per la linea Bologna-San Felice, si è dato luogo a più di un fatto del medesimo genere.

Quindi la Camera comprenderà, come io sia completamente giustificato nel fare queste osservazioni, le quali non sono punto in contrasto nè colle condizioni della finanza, nè coi voti che modestamente ho dato anch'io per provvedere in qualche maniera alla sistemazione della finanza stessa.

Non creda la Camera che questa anticipazione per parte della provincia di Bologna

e di altri enti interessati si sia ridotta a poca cosa.

Io potrei accennarle molti elementi a questo riguardo, ma non voglio abusare della sua pazienza. Mi limito solo a dire, che la perizia del tronco Bologna-San Felice importava a carico dello Stato, secondo la legge del 1879, la somma di lire 3,277,680, e a carico delle provincie la somma di lire 819,420.

Questa somma costituiva il concorso obbligatorio. La quota dello Stato anticipata dagli enti interessati riguardava il concorso volontario.

Ora la provincia di Bologna incominciò, insieme agli enti interessati, fino dal 27 febbraio 1883, a versare una prima quota di 375,000 lire, poi il 27 agosto dello stesso anno 300,000 ecc. E poichè nel bilancio del 1894-95 figura l'ultima quota di rimborso, ciò dimostra che le anticipazioni fatte hanno durato circa 12 anni per una somma complessiva di circa 3,300,000 lire; la qual somma, negli ultimi versamenti, ha ricevuto le deduzioni che dipendevano dai gradualisti rimborsi. È noto infatti che secondo la legge delle convenzioni ferroviarie del 1885, che modificò la legge del 1879, i rimborsi che prima dovevano essere fatti in 10 anni, furono ridotti a 5: ma in quest'ultimo caso gli enti interessati dovevano rinunciare, come rinunciarono, alla quota di partecipazione sui prodotti netti dell'esercizio.

Io potrei notare anche che, quando nel 1890 fu fatto per Decreto Reale il riparto fra le varie Provincie del loro concorso obbligatorio, si disse che questo riparto si faceva in determinate proporzioni appunto perchè la linea aveva un interesse internazionale, perchè si trattava di collegare questa linea con quella importantissima del Brennero. Dunque se la linea non dovesse proseguire, anche tale criterio diverrebbe ingiusto. Ma per tutto questo tempo in cui la linea è rimasta e rimane incompiuta si può dire che gli enti locali non solo hanno ingiustamente sopportato il peso derivante dalla anticipazione, ma hanno sopportato anche il peso dipendente da un riparto di contributo fatto in vista del collegamento della linea con quella del Brennero, ciò che poi non ha avuto luogo.

L'onorevole ministro, quando rispondeva testè all'onorevole Agnini, ha detto che egli aveva se non altro la speranza (perchè ha

fatto riserve a questo riguardo) che i fondi rimasti disponibili secondo la legge del 1892 potrebbero essere impiegati a congiungere la linea a Poggiorusco con la traversale Suzzara-Ferrara.

Naturalmente io non posso che ringraziare l'onorevole ministro del proponimento che egli ha di continuare la costruzione di questa linea; ma però debbo fare una riserva; debbo ritenere cioè che l'onorevole ministro non intenda con ciò, di aver adempiuto agli obblighi che riguardano il compimento di questa linea; perchè evidentemente questi sacrifici nessuno avrebbe mai pensato a farli, quando si fosse trattato unicamente di costruire un tronco da Bologna a San Felice o da Bologna a Poggio Rusco.

Quando fu discussa la legge del 1892 (e qui finisco le mie osservazioni), quando fu discussa la legge del 1892, feci all'onorevole Branca, allora ministro dei lavori pubblici, alcune raccomandazioni non molto dissimili da quelle che ora faccio all'onorevole Saracco.

L'onorevole Branca allora, non solo rese giustizia all'equanimità delle popolazioni, le quali, più o meno, per tanto tempo si erano acconciate a disposizioni evidentemente ingiuste, a loro carico; ma egli fece ancora dichiarazioni molto esplicite, di voler tener conto, al momento opportuno, dei diritti acquisiti da questa linea, mediante le anticipazioni fatte. Spero ora che l'onorevole Saracco voglia far buona accoglienza al nostro ordine del giorno, e dirò di più che sono persuaso che egli vorrà adottare provvedimenti (dopo quel periodo di ulteriori studi che le circostanze possono richiedere) provvedimenti i quali, se da una parte varranno a liberare lo Stato da quelle dolorose sorprese, come sono state chiamate, che hanno sempre più aggravato le condizioni del nostro Tesoro, dall'altra varranno a dare a quelle popolazioni una dovuta soddisfazione, onde non si possa omai dire che le delusioni delle popolazioni stesse sono quasi condotte a perpetuità. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Fili-Astolfone ha facoltà di parlare.

Fili-Astolfone. Parlo assai mal volontieri, imperochè nell'argomento che si riferisce al riparto delle spese ferroviarie, non mi è facile di padroneggiarmi e conservare la giusta misura nelle parole. Quindi, se per avventura potrò profferire qualche frase poco gra-

devole e riguardosa, prego l'onorevole ministro ed i miei colleghi della Giunta generale del bilancio, di non volerla imputare a intendimenti, men che rispettosi, ma ad un sentimento di giustificato sdegno, che anche gli animi men propensi al risentimento provano quando si veggono negata giustizia.

A me poi non poteva essere serbata sorte peggiore di quella di dover reclamare l'esecuzione di alcune disposizioni della legge Branca del 1892, legge nefasta, per la quale dovetti esprimermi in modo grave all'indirizzo del mio amico, poichè allora gli dissi che il Governo mancava all'adempimento di ciò che alle popolazioni spettava per legge; e quindi così come il Governo borbonico fu stigmatizzato come la negazione di Dio, quello del 1892 era e doveva essere chiamato la negazione d'ogni legalità.

Eppure oggi, per un'irrisione della sorte, mi è riservato di chiedere dall'attuale ministro l'adempimento di una disposizione di quella legge, che ancora deploro inquantochè nell'articolo 3 di essa era stabilito quanto segue:

« Negli esercizi successivi al 1896-97 per le linee della legge 24 luglio 1887 e 20 luglio 1888 sino al loro compimento, saranno stanziati non meno di 30 milioni annui. Con altra legge da presentarsi entro l'anno 1893 sarà determinato il riparto e l'impiego di detta somma nei singoli esercizi. »

Noi aspettavamo il primo semestre del 1893 per veder ripartiti i fondi stabiliti dalla legge per le linee, che interessavano fra le altre regioni la Sicilia a sensi delle leggi del 1885, 1887 e 1888; ebbene, siamo sotto il fuoco della canicola del 30 giugno 1894, e la promessa, anzi l'obbligo che la legge faceva al Governo non è stato mantenuto.

L'onorevole Branca prima, ed il compianto Genala dopo, avevano dichiarato che in novembre si sarebbe presentato alla Camera un apposito disegno di legge; ma la morte colse il Genala, e l'onorevole Saracco che da alcuni mesi si trova al Ministero dei lavori pubblici, non solamente non ha adempito al precetto imperativo della legge, ma ci propone il disegno di legge che discutiamo, in cui dà la preferenza ad altri tronchi, ed ad altre linee, che chiamerò intruse, non previste dalla legge del 1887 nè da quella del 1888, ma semplicemente indicate nella tabella della legge del 1879; linee e tronchi che potranno essere utili,

ma che non dovevano far trascurare altre linee le quali non solo erano previste, ma per le quali, in virtù della legge del 1888, erano già stabiliti gli stanziamenti opportuni, e dovevano perciò avere la precedenza.

Per esempio, ve ne cito una: per la Castelvetro-Porto Empedocle colle diramazioni Canicatti-Naro-Girgenti-Favara erano stanziati 55 milioni, divisi in sei anni, termine entro il quale questa linea doveva essere ultimata. Ebbene questa linea, o signori, dell'isola mia nativa interessa con la Provincia alcune popolazioni che mi hanno fatto l'onore di affidarmi la rappresentanza loro in Parlamento. E questa linea, compresa in quella legge, e che è la sola, l'unica che doveva essere già in corso di costruzione ed avrebbe servito a dar lavoro e potrebbe servire ad occupare ancora oggi tante braccia, lo replico, questa linea con patente ingiustizia rimane nell'ombra, anzi, dirò meglio, completamente dimenticata.

Ora volete voi, onorevoli colleghi, che noi non proferiamo alcun lamento quando vediamo preferite linee non previste dalla legge e quasi clandestinamente intruse; quando noi, che sapevamo di dovere avere la precedenza, ci vediamo posposti e trascurati?

Invece la Parma-Spezia, che sarà una linea strategica, giustificatissima, sono il primo a riconoscerlo, sta infatti che non era fra quelle comprese nella legge del 1888.

Ne è tutto, o signori: noi vediamo preferita la Teramo-Giulianova, la Moretta-Saluzzo, la Bricherasio-Barge e la Sarzana-S. Stefano, o piccole linee che non possono arrecare una grande spesa, ma che pure, e complessivamente prese, importano circa sette milioni. Ebbene, signori, voi dunque distogliete le somme già impegnate per legge per darle a queste linee, e lo fate in danno della sola linea Sicula che resta a costruirsi e che forma ed è compimento di una linea di circonvallazione dell'isola?

Mi ricordo che nella Giunta del bilancio l'onorevole Guicciardini mi fece provare una grande sorpresa, quando mi fece avvertire che si trattava di linee e di tronchi che si trovano già costruiti, o in corso di costruzione, e quindi noi dovevamo rassegnarci ai fatti compiuti.

Ciò è tale una enormità, che basta accennarla per stigmatizzarla e per rilevare, se

non fosse superfluo, come in fatto chi è chiamato ad eseguirle, si soprapponga alle leggi.

Signori, chiunque dei ministri sia stato autore di queste incredibili sorprese, non può sottrarsi al biasimo del Parlamento: e la inchiesta proposta da taluno dei nostri colleghi dovrebbe servire a mettere al bando tutti coloro che, con danno della finanza italiana e delle popolazioni alla legge sostituirono lo *arbitrio*, ed *alla giustizia* le clientele politiche.

Branca. Io no.

Fili-Astolfone. Onorevole Branca, voi no; ma voi avete la non invidiabile gloria di ritardare le ferrovie che interessano le Province meridionali... (*Interruzioni — Commenti*).

Branca. Chiedo di parlare per fatto personale.

Fili-Astolfone. Parlate quanto volete, onorevole Branca, voi non potrete distruggere i fatti; del resto ho parlato di non *invidiabile gloria!*

Di San Donato. Hanno fatto tutti così i ministri meridionali!

Fili-Astolfone. Siamo d'accordo! Tutti Catoni quelli del Mezzogiorno: e ora noi ci troviamo in questa condizione, siamo i danneggiati.

La Provincia poi alla quale appartengo credo abbia versato per molti anni la quota del concorso sui quattro decimi allora, ed abbia posteriormente continuato a versarla in relazione ad un decimo: a quanto, cioè, l'ultima legge ridusse il concorso; non so però se abbia continuato, visto che alla ferrovia, il Governo sollecito solo d'incassare, più non pensava. Versata dunque la quota di concorso, si credette alla esecuzione della linea; ma essa invece fu rimandata ad un tempo indeterminato; finalmente aspettavamo la legge che discutiamo; ma essa è stata una nuova delusione, sicchè, diciamolo schiettamente, abbiamo acquistato la convinzione che la Sicilia pei nostri governanti sia l'Irlanda d'Italia... (*Interruzioni*).

È inutile, onorevoli colleghi, che voi protestiate a queste parole. Noi non vorremmo pronunziarle, ma pur troppo ciò che dissi è una dura verità. Noi deputati siciliani non siamo molto numerosi, e nei Parlamenti il numero s'impone!

Ora, onorevole ministro, senza che io mi diffonda in altre dolorose e gravi osservazioni, ritornando in mezzo alle nostre popolazioni, all'indomani di nuove gravezze votate, che cosa diremo loro? Diremo che il Parlamento ed il Governo ci riconoscono solamente per

aggravare la mano e che, se non ci negano, ci ritardano l'esecuzione di benefici che ci danno le leggi! Che cosa diremo loro? Che Parlamento e Governo non ascoltano veramente la ragione della giustizia; che essi preferiscono ciò che non avrebbe dovuto essere preferito, che calpestano i diritti acquisiti, e che in una parola noi qui veniamo soltanto per sorreggere il Governo e punto per sostenere i diritti delle popolazioni. È doloroso, ed è grave il doverlo constatare!

Ma prescindiamo, onorevoli colleghi, anche da ciò, imperocchè bisogna anche avere il senso dell'opportunità per l'ora ed il momento in cui siamo costretti di parlare. Ammetto che all'indomani del giorno in cui si sono notate nuove gravzze, e che per dura necessità si è votata la riduzione della rendita non si possa ingolfare lo Stato in altre spese inconsulte; ma noi abbiamo il diritto di partecipare a tutte le spese per le costruzioni ferroviarie le quali, nei limiti della giustizia e del dovere, debbono essere distribuite egualmente fra le popolazioni.

Ora, onorevole ministro, noi non chiediamo che Ella proponga alla Camera, con un disegno di legge, nuovi milioni di spese per le linee che noi reclamiamo, ma noi vogliamo sapere soltanto che cosa pensi il Governo rapporto alle costruzioni delle linee ferroviarie complementari. Noi vogliamo sapere, se il Governo senta il dovere di eseguire la legge o avrà il cinico coraggio di proporre la revoca. Noi esigiamo che, se si fa un tronco di ferrovia, non si trascurino gli altri. Noi vogliamo che, se si costruisce un palmo di ferrovia in un dato luogo, un altro palmo se ne costruisca là ove le leggi danno lo stesso diritto ad altre popolazioni.

Ecco quello che domandiamo, e pretendiamo. Se non si può spendere nulla dichiaratelo francamente e chiaramente; sospendiamo tutto; facciamo un sacrificio, ma facciamo tutti ed egualmente. Non facciamo disparità, che sono irritanti, odiose, e sconvenienti! (*Bravo!*)

Quindi la legge deve essere eseguita: ed io ne chiedo l'esecuzione all'onorevole Saracco, la cui franchezza ho sempre ammirato, come con me lo ha ammirato sempre la Camera. Ormai non è il momento, nè il caso di sotterfugi per nessuno. La parola del Governo deve essere per tutti lealmente adempiuta, ed io ho fede nel carattere e nelle promesse dell'ono-

revole Saracco. Le popolazioni nostre almeno troveranno il conforto di sapere, come, se, e quando il Governo provvederà ai suoi doveri e con lealtà ai suoi impegni. (*Bravo! — Approvazioni.*)

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dopo le parole così vivaci pronunziate dall'onorevole Fili-Astolfone, io credo che sia necessario che il Governo si pronunzi chiaramente.

Intendiamoci bene! Questo disegno di legge, che sta davanti alla Camera, quale venne concordato tra Governo e Giunta generale del bilancio, non è un provvedimento inteso a fare opere nuove; è un disegno di legge che tende a liquidare il passato ed a fare in modo che lo Stato faccia onore ai propri impegni. E mi permetta, onorevole Fili-Astolfone, che io dica che questa non è materia che dovrebbe essere discussa...

Fili-Astolfone. Ma se paghiamo. Chiedo di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Abbia la bontà! Ella ha incominciato col dichiarare che non intendeva con le sue parole sempre vive di offendere nè me, nè altri. Io ne sono profondamente convinto; ma Ella comprende che, quando si siede su questi banchi, si hanno pure dei doveri da compiere e certe espressioni, quando sono pronunziate in quest'Aula, bisogna che siano rilevate.

L'onorevole Fili-Astolfone ha detto: Badate che con questo disegno di legge voi ammettete al banchetto delle costruzioni ferroviarie taluni tronchi, talune linee, le quali non figuravano nella legge precedente, e negate il posto ad altre linee, che vi figuravano. Ed ha detto, mi pare, che queste linee dimenticate si trovano nelle Provincie del Mezzogiorno (vorrei che non l'avesse detto; come vorrei che non avesse parlato della Irlanda d'Italia). Ha detto dunque che ci sono altre linee, le quali sono contemplate nella legge precedente, e che a queste non si pensa colla legge attuale.

Oh! Permetta l'onorevole Fili-Astolfone che gli dica che egli è grandemente in errore. Non c'è un palmo di strada nuova che si tratti di costruire.

Egli ha accennato a piccole linee, come sono quelle di Bricherasic, di Teramo-Giulianova e di parecchie altre. Ma, qui, non si tratta di costruire, onorevole Fili-Astolfone,

si tratta di pagare dei debiti fino per espropriazione di terreni occupati che risalgono ad epoca remota e per i quali sono dovuti gli interessi. Ed io ho creduto di far bene proponendo che sieno pagati, siccome ho fiducia che la Camera mi approverà, dandomi, con questo disegno di legge, i mezzi a ciò necessari. Ma, ripeto, non si tratta affatto di nuove costruzioni! (*Movimenti*).

Una sola eccezione vi è, ed è per il tronco Sarzana-Santo Stefano.

Fili-Astolfone. Ecco!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ebbene, questo tronco fa parte integrante della Parma-Spezia.

Se l'onorevole Fili-Astolfone avrà la bontà di leggere il testo della legge del 1879 e di quelle successive, troverà che la linea Parma-Spezia, vi è indicata con la diramazione Sarzana-Santo Stefano.

E ciò è naturale. Se si vuole raggiungere lo scopo di andare dall'Italia centrale, da Roma, verso la parte settentrionale, di necessità bisogna costruire questo ultimo tronco che è un complemento della linea. E per quest'ultimo tronco si sono già fatte le espropriazioni da lungo tempo. O che dunque, quando si sta per aprire allo esercizio la Parma-Spezia, non si deve pensare a costruire quest'ultimo tronco, che forma parte integrante di una linea, che ci costerà 140 milioni?

Questo è detto chiaramente nella relazione che precede il disegno di legge, e però non c'è ombra di sotterfugio, poichè mi pare che l'onorevole Fili-Astolfone abbia usata anche questa benedetta parola che mi è suonata male all'orecchio.

Stando le cose in questi termini, io non so come si possa prendere argomento da questa legge per domandare che si facciano nuove strade e si prendano nuovi impegni.

Anch'io intendo parlare chiaro, netto e tondo, e rispondo in questo modo anche all'onorevole Visocchi, il quale è stato verso di me di una compiacenza grande, di cui lo ringrazio.

Stabiliamo bene quale sia lo stato delle cose. Per mio avviso la legge del 1892 ha interamente annullato quella del 1888 nella parte che riguardava lo stanziamento dei fondi destinati alle costruzioni. Ha stabilito un diritto nuovo ed ha detto: in cinque anni si spenderanno cento ottanta milioni, e si spenderanno a beneficio di determinate linee di

ferrovie; ma per intraprendere ed ultimare la costruzione delle altre decretate colle leggi precedenti il Governo si è impegnato a presentare un disegno di legge inteso a ripartire la spesa necessaria che non fosse minore di 30 milioni all'anno a cominciare dal 1897-1898, di maniera pertanto che gli stanziamenti relativi a tali linee dovessero cominciare dal 1897-98.

In breve, questo disegno di legge doveva contenere le proposte del Governo, ma la spesa doveva far carico al bilancio a cominciare dal 1897-98 e non prima.

Qui riconosco, e riconosco pienamente, che questa legge, o dirò meglio questa promessa di legge non è stata soddisfatta. Il mio predecessore aveva annunciato che si facevano gli studi e che sperava in tempo non lontano di poterli presentare al Parlamento. Ebbene io ho detto chiaramente quello che è, vale a dire che questi studi non sono ancora compiuti, e si stanno compiendo presentemente, cosicchè non possiamo ancora conoscere quale sia il vero stato delle cose e quale sia la spesa che accadrà di dover sopportare. Doveva io in questo stato di cose presentare questo disegno di legge, mentre mancano gli elementi essenziali per poter dire al Parlamento quanto si avrà ancora da spendere per completare il programma delle costruzioni ferroviarie promesse con le leggi del 1879 e del 1882?

Io me ne appello al retto buon senso dell'onorevole Fili-Astolfone, il quale mi dirà che per presentare un disegno di legge di questa importanza, bisogna avere in mano i documenti, e possedere le notizie necessarie, che valgano a assicurare almeno una volta il Parlamento che la spesa sarà contenuta in limiti ragionevoli; e pur troppo questi studi non sono compiuti.

Ora che cosa ho io fatto? Ho dato ordini precisi e tassativi perchè questi studi siano compiuti e spero che in tempo non lontano potrò presentare un disegno di legge che soddisfaccia i legittimi desiderii di quelle popolazioni, le quali hanno giustamente fede nel Parlamento e nel Governo, il quale sa che le promesse, fatte una volta, oggi o domani debbono esser mantenute. E dico di più: io non credo necessario alcun provvedimento legislativo che ricordi o proroghi al Governo la promessa fatta all'articolo 3 della legge del 1892, perchè ritengo il Governo abbastanza vincolato, ed io come ministro dei la-

vori pubblici mi considero vincolato dalla disposizione dell'articolo 3 della legge del 1892 a presentare al più presto possibile, appena raccolti tutti gli elementi necessari, un disegno di legge che provveda appunto a dare effetto alla promessa fatta con quella legge. Questa è un'affermazione che io faccio schietta e sincera dinanzi alla Camera e penso di poterla anche accompagnare con una dichiarazione che non dovrebbe certo far dispiacere all'onorevole Fili-Astolfone ed ai suoi amici.

Per la legge del 1892, come ho già detto, i fondi per ulteriori costruzioni ferroviarie dovrebbero essere stanziati a cominciare dal 1897-98; ciò equivale al rinvio ad un tempo lontano della esecuzione di qualunque legge venisse presentata anche oggi.

Ora la mente del Governo, che per mia bocca vi parla, è precisamente questa: di presentare un disegno di legge informato per quanto sia possibile al concetto di abbandonare la costruzione diretta delle ferrovie per conto dello Stato. Dico per quanto sia possibile, perchè impegni assoluti non bisogna mai prenderli, specialmente per piccoli tronchi; ma dove si possa, il Governo preferisce trattare colle Società esercenti oppure di cedere le costruzioni a cottimo, come si è fatto per la Eboli-Reggio e, credo di poter dire, con buoni risultati. A questa guisa gli stanziamenti potranno bensì cominciare dal 1897-98, ma le opere potranno cominciare anche prima, qualunque dei due sistemi, concessione alle Società o cottimo per mezzo di licitazione privata, piacesse al Parlamento di adottare.

Mi sembra dunque di parlare netto e chiaro, come l'onorevole Fili-Astolfone desidera, anzi chiarissimo. Il Governo si ritiene ancora vincolato dalla legge del 1892 e presenterà un disegno di legge, affinchè il Parlamento decida sul da farsi. Dico *il Parlamento*, perchè mi opporrò a qualunque domanda che venisse fatta (se pur non è stata già presentata al banco della Presidenza) per concedere al Governo la facoltà di far concessioni e di venire a trattative con le Società. Il Governo non deve prendere impegni; deve preparare gli elementi perchè la Camera decida. Noi presenteremo il disegno di legge relativo e quando il Parlamento l'avrà approvato il Governo saprà regolarsi. Questo è il nostro intendimento (*Bene! Bravo!*)

Io penso che l'onorevole Fili-Astolfone possa, dopo quanto ho detto, ritenersi sodi-

sfatto, e lo prego di non parlar più di una Irlanda qualsiasi, perchè felicemente in Italia delle Irlande non ne abbiamo e non ne vogliamo avere. (*Bene!*)

Anche l'onorevole Visocchi è caduto in un equivoco. Ha detto più volte che col presente disegno di legge si era soppresso uno stanziamento previsto dalla legge 1892. Se così fosse, anch'egli avrebbe ragione, ma in realtà nessuno stanziamento è stato soppresso. La legge del 1892 promette per talune strade, fra cui quella di cui ha parlato l'onorevole Visocchi, uno stanziamento che complessivamente ascende mi pare a 14 o 15 milioni fra il 1892-93 ed il 1896-97. Promette questo stanziamento. Ma tre degli anni son già trascorsi, e nei bilanci rispettivi non ho trovato veruno stanziamento per queste linee, cosicchè non è stato possibile sopprimere stanziamenti, perchè stanziamenti non ci sono stati. Or come con questa legge noi proponiamo solo di provvedere alle maggiori spese per il 1893-1894 e per il 1894-95 non possiamo perciò e non dobbiamo ancora occuparci di quel che avverrà nel 1895-96 e nel 1896-97.

Chiarito, quindi, l'equivoco, io penso che l'onorevole Visocchi comprenderà che non si tratta di sopprimere stanziamento veruno, e però i suoi ragionamenti mancano assolutamente di solido fondamento.

Tuttavia io amo dichiarare all'onorevole Visocchi ed ai suoi amici, che, se non si potrà, con altri mezzi, provvedere alla costruzione delle strade contemplate nel suo articolo aggiuntivo e di altre delle quali tengo un elenco avanti a me, di necessità bisognerà provvedere con stanziamenti negli anni venturi perchè le promesse date devono essere mantenute.

Parecchie sono le strade in corso di costruzione, fra le quali noto quella di San Severino-Avellino, se non isbaglio, per la quale non manca che un tronco solo, che richiederà una spesa di 4 o 5 milioni, tutto al più; ora non credo possibile che quella strada rimanga abbandonata, com'è adesso. Non è neanche possibile che si lasci nello stato in cui si trova la strada Avezzano-Roccasecca di cui ha parlato l'onorevole Visocchi! Sebbene, per essa, si tratti di spendere ancora una ventina di milioni, e però le difficoltà siano alquanto maggiori.

Ma, anche nell'alta Italia non mancano le linee, che si trovano in simili condizioni. Se vi piacesse di andare a Cremona, trove-

reste, per esempio, un ponte di ferrovia, lanciato in aria, senza strade, nè da una parte, nè dall'altra; tanto che, da una parte, si è dovuto fare un pezzo di strada, per arrivare a poter fare la prova delle travate metalliche di questo ponte!

È possibile, o signori, che le cose si lascino in questo stato? Non è possibile.

Dunque, siamo seri. Economie, quante se ne possono fare; ma senza abbandonare le buone regole, ed i principî elementari di una oculata amministrazione. (*Bene!*) Se ciò non facessimo, saremmo davvero l'Irlanda d'Europa, in materia di costruzioni. (*Si ride*)

Ad ogni modo io non posso essere rimproverato di aver ommesso alcuno degli stanziamenti a cui la sua e le altre strade avessero diritto. Non ho fatto nulla con questo disegno di legge, perchè al di poi c'è tempo a provvedere, e questo non è momento opportuno. Però, ripeto a lui l'assicurazione (e desidero che se ne prenda nota: perchè il Governo, in questo momento, parla per bocca mia) che, necessariamente, se non si arriverà a provvedere coi mezzi da me indicati, nei bilanci 1895-96 e 1896-97, si dovranno stanziare i fondi per provvedere a queste spese.

E, dopo ciò, vorrei pregare l'onorevole Visocchi di aver la cortesia di ritirare il suo articolo aggiuntivo, prendendo atto di queste mie dichiarazioni. (*Alcuni deputati chiedono di parlare*).

Due parole ancora all'onorevole Sacchetti, il quale è stato veramente molto discreto: e non poteva parlare che con grande discrezione conoscendo egli assai bene le condizioni delle nostre finanze; e non è uomo da domandare mai cosa di cui non senta l'assoluta giustizia.

Quando, dice egli, verrà la volta di riprendere la costruzione di nuove strade ferrate, il Governo dovrà tener conto d'una precedenza cui ha diritto la Bologna-Verona.

Questa questione è venuta, credo, parecchie volte avanti alla Camera, ed ecco come rispondeva il mio predecessore, l'onorevole Genala, nella seduta del 21 dicembre 1892.

« Debbo innanzi tutto rettificare lo stato di fatto.

Per la Bologna-Verona fu fatta un'anticipazione a termini della legge 1887.

« La provincia di Bologna ha anticipato la somma per la costruzione, ma solo per il

tronco Bologna-San Felice, vale a dire sino al limite della provincia di Bologna.

« La provincia di Modena, invece, e quella di Verona, hanno anticipato niente. »

Ora, se le cose stanno in questi termini, come le annunciava il mio predecessore, e credo che fosse nel vero, siccome il tronco San Felice è costruito, e le anticipazioni fatte dalla provincia di Bologna sono state restituite, il Governo ha soddisfatto l'obbligo suo ed i rimanenti tronchi della Bologna-Verona devono trovarsi nelle stesse condizioni delle altre linee.

Se le provincie di Modena e di Verona avessero seguito l'esempio di Bologna, comprenderei il ragionamento dell'onorevole Sacchetti, ma siccome le altre Provincie non hanno voluto, o non hanno creduto fare anticipazioni per i tronchi discorrenti nel loro territorio, manca del tutto la ragione della precedenza.

Io vorrei però dare, se è possibile, una *fiche de consolation* all'onorevole Sacchetti.

Egli è entrato in un ordine d'idee che è il mio. Egli ha detto: io non so se il Governo intenda tenere il sistema di dividere le costruzioni in due periodi. Se questo sarà il suo intendimento, procuri di mettere questa linea Bologna-Verona nel primo.

Su per giù mi pare che egli abbia voluto dir questo: tenga conto di quella precedenza a cui, anche moralmente, se vogliamo, la provincia di Bologna ha creduto di aver diritto.

Ed io gli ho risposto che tale appunto è il mio intendimento.

Io non credo che con un solo disegno di legge si possa provvedere a tutte le ferrovie, che restano a costruirsi nel Regno.

Io credo che anche per queste ultime ferrovie che rimangono da costruire ci sia da fare una distinzione non lieve. Ve ne sono alcune per le quali si possono aspettare tempi migliori mentre per alcune altre non è possibile arrestarsi. Quindi io credo che probabilmente converrà appunto dividere in due periodi le costruzioni ferroviarie nuove e pensar prima alle strade in corso di costruzione o di speciale importanza, e lasciare ancora un po' indietro certe altre strade di minore interesse.

Accenno questo così in nube, perchè non è egualmente facile tradurre in articoli di legge questi intendimenti, ma di una cosa posso assicurare l'onorevole Sacchetti, ed è che, a parer mio, la linea Bologna-Verona

dovrebbe entrare nel primo periodo di costruzione, perchè si tratta di una linea in parte già costrutta, cosicchè, se non occorrono grandi spese ad ultimarla, i lavori si dovranno riprendere appena sia possibile: tanto più se la strada dovesse avere quel grande interesse internazionale che la Provincia di Bologna vagheggiava quando si è determinata ad anticipare una parte della spesa.

Dunque anche per questo riguardo, voglio sperare, che fatte queste dichiarazioni, l'onorevole Franchetti e i suoi amici si indurranno a ritirare l'ordine del giorno, che non potrei accettare, perchè precedenze io per ora non ne posso ammettere per alcuna linea. La precedenza la determinerà la Camera a momento opportuno. La Camera, quando verrà il momento di giudicare, vedrà se realmente questa strada dovrà avere la precedenza sopra le altre.

Io non lo so, non voglio decidere nulla. Io mi propongo semplicemente di presentare un disegno di legge, che provveda, secondo me, a tutte le esigenze, ma in questo momento non voglio preoccupare il voto della Camera. Sto in Parlamento da 42 anni, e so il rispetto che gli è dovuto.

Queste sono le ragioni che, in una maniera forse incomposta, mi è parso di dover dire in risposta agli oratori, che hanno preso parte a questa discussione.

Siccome, ripeto, nel momento presente, non si tratta di far altro che di pagare i debiti, perchè, purtroppo, questi debiti ci piombano sulla testa sempre più gravi, io vorrei pregare gli uni e gli altri a voler ritirare le loro proposte, e di voler consentire che oggi ci occupiamo soltanto di questo disegno di legge in quanto tende a pagare i debiti, perchè tutti i giorni gl'interessi crescono, e talvolta si convertono in capitale, fino a raggiungere proporzioni favolose.

Ancora uno di questi giorni, in una questione che tocca le ferrovie in esercizio lo Stato fu colpito da una sentenza che costringe a pagare interessi per oltre un milione. Questo spiega come sia venuto il tempo di veder chiaro in questa materia, di liberare il passato da questo ingombro di liti e di questioni e di prendere consiglio da quello che è avvenuto perchè in avvenire possiamo sottrarci, se è possibile, a tante e così dolorose sorprese.

Dopo ciò io prego la Camera a volere

senz'altro approvare il presente disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Io colgo volentieri l'occasione che mi offre l'onorevole Fili per porre sotto gli occhi della Camera le cifre, le quali sono già consegnate in documenti parlamentari, che rimontano all'epoca della legge del 1892.

Se l'onorevole Fili-Astolfone e gli altri, che la pensano come lui, avessero esaminata la relazione dell'onorevole Marchiori e quella ancora più sintetica del senatore Brioschi al Senato, saprebbero che dei 156 milioni delle tabelle *a* e *b*, di opere rimandate, 132 spettavano al Nord e 24 soltanto al Mezzogiorno d'Italia; perlochè è inutile dire che si sono usate delle parzialità. Io credo che, stando al Governo, io aveva il dovere di rappresentare gli interessi generali e le necessità dello Stato; la retta interpretazione di questi interessi ha portato appunto questa conseguenza: che per 132 milioni sono state rimandate opere nel Nord e per 24 soli nel Mezzogiorno.

Rispetto alla Sicilia, debbo dire che durante i 15 mesi della mia amministrazione, i tre quarti degli appalti fatti, furono fatti per la Sicilia. Io stesso ho eseguito l'ultima parte della legge Saracco del 1887 ed ho appaltato il tronco Zappulla-Cefalù, che era l'ultimo tronco della Palermo-Messina. (*Interruzioni*). Erano fondi stanziati in bilancio. Dica l'onorevole Sciacca della Scala quale ferrovia della sua Provincia e di quella di Palermo sia stata allora sospesa o rimandata. Lo sfido a citarne una.

Sciacca della Scala. Non posso dirlo, perchè nella mia Provincia di ferrovie non ce n'è che una, la quale non è finita!

Branca. Quell'una che io ho trovato in bilancio l'ho appaltata. Dico di più, che fui abbastanza fortunato, che essendo andati deserti gli appalti, sotto la precedente amministrazione per 34 milioni, potei concludere l'appalto per 28 milioni, e quella linea è in corso di costruzione.

Veniamo alla linea Porto Empedocle-Castelvetrano. Siccome non faceva parte delle tabelle *A* e *B*, ma era di categoria inferiore, quella veramente fu rimandata. Prima di tutto v'era una questione di tracciato. Questa linea, secondo gli studi, che ho trovato al Ministero, si svolgeva lungo il mare, e mi parve che fosse perfettamente inutile fare una linea lungo il

mare, tanto più che vi erano reclami e richieste che la linea passasse all'interno, dove erano importanti centri di popolazione. Io feci fare nuovi studi. Prima che fossi andato via dal Ministero aveva già condotto quegli studi a buon punto e mi risultava che, mentre precedenti trattative erano avviate per concedere la linea per 52 milioni, favorendo le popolazioni col far passare la linea all'interno, si poteva appaltarla per 35 e forse 32 milioni.

E qui debbo aggiungere un'altra osservazione, perchè è bene che la Camera tutto sappia. Nelle ferrovie Sicule (cito queste perchè si parlò di esse) su 100 lire di costo il 70 per cento l'hanno guadagnato gli appaltatori. Ora io, che era edotto di questi fatti, cercava di mettermi, dovendo fare dei nuovi appalti, in condizione, non già di non dare utile agli appaltatori, ma di dargli un 10 o 12 per cento, ma non il 70! E qui finisce il fatto personale dirò così d'ordine speciale. Ce n'è un altro d'ordine più generale.

Io sono stato l'autore dell'articolo della legge del 1892; ma quell'articolo ha avuto una illustrazione anche più chiara ed eloquente dallo stesso onorevole ministro Saracco. Quale era il piano dell'amministrazione d'allora?

Il piano era questo: stabilire 30 milioni di stanziamento non nella parte straordinaria, ma nella parte ordinaria; 30 milioni, che potevano spendersi fino alla consumazione dei secoli.

Se questi 30 milioni si fossero tradotti in capitale, rappresentavano 600 milioni. L'articolo 3 di quella legge stabiliva che nel secondo semestre del 1893, sarebbe stato presentato un nuovo riparto; appunto perchè, avendo 30 milioni disponibili, si era in condizione di fare delle convenzioni con Società (ed il concetto, anzi, era di farle con le stesse Società ferroviarie) adottando il criterio della legge Saracco del 1888, quello cioè di sostituire alle costruzioni dirette, le costruzioni per annualità.

Ora è chiaro che, se avessimo nel 1893 presentata la legge e se si fossero potuti incominciare i lavori nel 1894, poichè era impossibile che questi lavori venissero compiuti immediatamente e sarebbero occorsi almeno tre o quattro anni, è chiaro che nel 1897-98 si sarebbe trovato il fondo disponibile per pagare l'annualità; e poichè i 30 milioni, come

dissi, erano un fondo annuo, così è chiaro che, anche che le ferrovie fossero costate a 400 mila lire il chilometro, si potevano fare mille chilometri di ferrovia, con poco più di venti milioni di annualità; quindi si sarebbero potute costruire tutte le linee.

Dirò di più che quando l'Amministrazione, della quale ebbi l'onore di far parte, abbandonò il potere lasciò la rendita al 93 in oro ed il cambio al 2 1/2 per cento; cosicchè, anche con un'operazione di credito, quello che io dico, poteva esser tradotto in atto. E questo non lo dico soltanto adesso, ma in tutta la relazione dell'onorevole Marchiori, e dai miei discorsi si rileva che il Ministero, rimandando, per sollievo del bilancio, tutti quei lavori, che avrebbero potuto ammontare a circa 500 milioni, intendeva però provvedervi con l'annualità dei 30 milioni.

Quindi non so di che cosa si dolgano l'onorevole Fili-Astolfone ed altri suoi colleghi. Invece di far premura nel 1893, perchè fosse portato innanzi il promesso disegno di legge hanno taciuto, ed ora vengono ad evocare memorie d'altri tempi, a censurare persone, che non sono affatto responsabili, poichè se il loro testamento avesse potuto essere eseguito, l'onorevole Fili-Astolfone ed i suoi colleghi sarebbero a quest'ora tranquilli.

Dirò un'ultima parola. Anche nel presente disegno di legge, come hanno detto tanto l'onorevole Fili-Astolfone quanto l'onorevole Visocchi, vi sono fondi che sono stati impiegati per altri bisogni. Io stesso avevo preso impegno pel tronco Balsorano-Civita d'Antino, pel quale c'erano i fondi, ora questi fondi si trasportano; ma si dice che servano per pagare i debiti.

Ma io non sono responsabile, non dico dei debiti, perchè dei debiti non sono responsabili i ministri, ma delle valutazioni di questi debiti. Io so che nei quindici mesi, che sono stato ministro, ho fatto pochissime transazioni e pochissimi arbitraggi; anzi posso dire che gli appaltatori aspettavano con ansia il momento che io lasciassi il Ministero; ma, finchè ci fui io, diedero alla amministrazione grandissima pace.

L'onorevole Saracco sa che poche persone hanno di lui la stima che ho io; nè io voglio evocare persone d'oltre tomba; ma ho sempre avuto la convinzione che se il ministro dei lavori pubblici lottasse, come deve lottare, contro le pretese degli appaltatori e degli

arbitri, tra i quali sono spesso personaggi eminenti, la spesa dei lavori pubblici sarebbe di gran lunga ridotta.

Ritengo anzi che gli odii, che ancora mi perseguitano, non sono odii di popolazioni, ma odii di appaltatori; ed io li sfido dinanzi al paese. (*Bravo! Benissimo!*)

Fili-Astolfone. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Accenni il suo fatto personale

Fili-Astolfone. Non ho ben compreso le ultime parole dell'onorevole Branca. Non ho compreso a chi egli alludesse quando ha parlato degli odii che lo perseguitano, e che provengono non dalle popolazioni, ma dagli appaltatori e dagli arbitri.

Branca. Ho alluso agli appaltatori.

Fili-Astolfone. Sta bene; quando è così il mio fatto personale non ha ragione di essere: e mi riservo di parlare quando verrà la mia volta.

Brunetti Gaetano. Io non intendo di trattenermi con un lungo discorso. Farò brevissime osservazioni tanto più che i due soli oratori che erano iscritti contro il disegno di legge, cioè gli onorevoli Visocchi e Fili Astolfone, non hanno combattuto il disegno di legge nella sua sostanza o nel suo complesso; ma essi hanno deplorato solamente l'esclusione di alcune linee. Ed io in questo momento non voglio discutere se, e quanto il loro giudizio sia fondato.

Oratori dunque contro la legge non ve ne sono stati.

Quindi io, iscritto a favore della legge, dovrei, a fior di logica, rinunciare a parlare. E vi rinuncierei volentieri, se non avessi presentato testè alla Presidenza un articolo aggiuntivo, nel quale, pur difendendo questo progetto di legge, vengo a concretare le mie poche idee. Questo articolo aggiuntivo va decorato della firma di altri 12 colleghi, ai quali da questo banco sono lieto di poter rendere le più vive azioni di grazia.

Il progetto di legge si raccomanda da sè. Non ho bisogno di prove per dimostrarne l'opportunità, l'utilità, e la necessità, perchè quando uno Stato adempie ai propri impegni sia verso le popolazioni, sia verso gli enti morali, sia verso i creditori e gli appaltatori, esso non solo soddisfa al diritto pubblico ed al diritto privato, ma accresce anche il prestigio e la dignità del Governo. Ed io qui

debbo dire una franca parola: ammiro il coraggio civile del ministro dei lavori pubblici, il quale, in mezzo a quest'onda crescente di parole per sospendere i pubblici lavori, ha avuto il coraggio di domandare lo stanziamento di circa 300 milioni. Sì, io lo lodo perchè la sospensione dei lavori pubblici, lo dissi già altra volta, importa sospendere una parte della vita economica del paese; e noi volere o non volere, dobbiamo pur dare del lavoro agli operai, perchè non dando lavoro non solo si rende disastrosa la condizione loro, ma scema anche la condizione dei proprietari e della classe borghese, perchè manca conseguentemente la circolazione ed il movimento nella vita economica del paese. Io mi parto da questo: il progetto di legge mi pare non solamente utile, assolutamente necessario, incontrastabile.

Pure non debbo dissimulare che sono rimasto compreso di certa meraviglia, vedendo che tanto nel disegno di legge presentato dal ministro, quanto nella relazione della Commissione, non si tiene alcun conto delle linee non costrutte e non date in appalto. E ciò sembra anzi risultare (e continuerei ancora ad essere di ciò convinto se non mi avesse, in certa maniera, chiarito la parola detta poc'anzi dall'onorevole ministro), ciò sembra risultare specialmente dalle parole della relazione generale del bilancio, ossia dell'onorevole Guicciardini.

Io fo una parentesi, e mi rallegro veramente con l'onorevole Guicciardini, che ci ha dato una splendida relazione. Io non so, lo dico senza intenzione di adularlo, non so in questa relazione se lodare più l'esposizione storica dei fatti, o la lucidezza e la precisione delle cifre. E mi gode l'animo di vedere che il Parlamento italiano, anche nelle questioni secondarie, dà fondo a tutte le idee, a tutti i problemi, siano anche di secondaria importanza. Ma mi permetta l'onorevole Guicciardini, egli ha scritto certe parole nella sua relazione che davvero non avrei voluto leggere così indeterminate ed elastiche da far dire quasi: « lasciate ogni speranza o voi ch'entrate. » Egli, parlando delle linee non costrutte e non appaltate, dice così:

« I cinque sestimi del programma ferroviario, come ho già osservato, sono ormai eseguiti: ora siamo in un periodo di sosta imposta dalle condizioni della finanza e dalla condizione della economia nazionale. Quando

l'attuazione del programma potrà essere ripresa? E con quali metodi dovrà riprendersi?

« La risposta alla prima di queste due domande può essere data soltanto dagli eventi, i quali, giova ora soprattutto ricordarlo, dipendono non solo dalla fortuna, ma ancora e forse più dalla saviezza degli uomini. »

Quindi la Commissione del bilancio, e per essa l'onorevole relatore Guicciardini, quando si tratta di queste linee che ancora rimangono a costruire, sia dipendenti dalla tabella *A* sia incluse nella tabella *B*, annessa alla legge 20 luglio 1888, ci rimanda agli eventi, alla fortuna degli uomini, ci rimanda alle calende greche, ossia ad un avvenire indeterminato, e che egli stesso non saprebbe definire.

Ora questa, onorevole Guicciardini, è una ferita alla giustizia ed al diritto, e ve lo dimostro in brevi parole.

Perchè le signorie loro non trovano alcuna difficoltà di stanziare questi 282 milioni, tutto complessivamente poco più poco meno, per soddisfare agli impegni di ferrovie in corso di costruzione o di ferrovie già appaltate? La ragione si è che le signorie loro credono che il Governo abbia l'obbligo imprescindibile di adempiere a questi impegni e credono poi per contrario, non abbia eguale obbligo per le ferrovie non costruite, e per quelle non appaltate. È questo il vostro concetto chiaro e netto.

Ebbene, io prego la Commissione e l'onorevole ministro di porre mente ad una cosa, che l'obbligo del Governo per le linee non costruite non è punto nè poco inferiore sotto nessun aspetto all'obbligo del Governo stesso per le linee in costruzione e per quelle appaltate. Quando, o signori, si trattasse di ferrovie decretate con legge per iniziativa dello Stato, allora io comprenderei che queste ferrovie potrebbero mettersi, come dice l'onorevole ministro, alla penombra. Questo lo comprendo, perchè, facendo lo Stato una legge di iniziativa propria, può questa legge, quando che sia, revocarsi. Ma qui non si tratta di un obbligo che viene dalla legge, è invece la legge una derivazione degli obblighi già assunti dallo Stato in contratti bilaterali, e che nè lo Stato, nè alcuno potranno cancellare mai. Quando il Governo, in base alla legge del 29 luglio 1879 ha fatto la concessione di 1500 e più chilometri di ferrovie ai Comuni, alle Province ed ai Consorzi, lo Stato non

solamente ha fatto quella concessione, ma essa è stata consacrata in rogito solenne, stipulato tra gli enti interessati, da una parte, e i due Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici dall'altra.

Quindi il contratto è bilaterale; l'obbligo del Governo è assunto in virtù del contratto. Anzi vi ha di più. Per virtù dell'articolo 13 della legge del 27 aprile 1855 per le Convenzioni ferroviarie, i concessionari delle linee ebbero facoltà e diritto di farne la retrocessione allo Stato, a cui di conseguenza rimase l'obbligo di costruirle ed esercitarle. Fatta ed accettata la retrocessione, il primo contratto fu confermato e modificato dal secondo. Onde l'obbligo dello Stato si rese doppiamente contrattuale e bilaterale.

La legge del 20 luglio 1888 non ha fatto che attuare quell'obbligo.

Quindi, se voi credete che lo Stato abbia l'obbligo imprescindibile di compiere quelle linee che sono in corso di costruzione e già appaltate, dovete ammettere che lo Stato è ugualmente tenuto ad adempiere agli obblighi che, per le altre linee, egli ha assunto con patti bilaterali.

Io prego il ministro e la Commissione di porre mente a questi patti. Per quelle linee avete un obbligo che dipende dalle costruzioni in corso, dall'altro ne avete un altro che dipende da un vincolo bilaterale e da uno strumento pubblico, in forza del quale qualunque tribunale e la stessa IV Sezione del Consiglio di Stato dovrebbe condannare il Governo per inadempienza dei patti.

E se il Governo venisse a negare l'adempimento di questi obblighi, o farlo dipendere dall'onda della fortuna, come vorrebbe l'onorevole Guicciardini, io credo che i Consorzi e gli enti interessati avrebbero diritto di richiamare il Governo dinanzi alla IV Sezione del Consiglio di Stato ed obbligarlo a mantenere i suoi impegni.

Io mi compenetro della condizione della finanza, ma dico al Governo e alla Giunta generale del bilancio che, se lo Stato trova circa 300 milioni per adempiere agli obblighi di una specie, deve trovare altrettanta somma per adempiere gli obblighi di un'altra specie.

Quando si tratta di mantenere gli impegni assunti, noi non dobbiamo indietreggiare in faccia a qualsiasi sacrificio, a qualsiasi ostacolo; perchè mai deve dirsi che lo Stato

sia venuto meno agli obblighi suoi giuridici e contrattuali.

Ed è perciò che io presento al banco della Presidenza questo articolo aggiuntivo:

« Per tutte le linee comprese nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888, n. 5550, e non ancora appaltate, il Governo è autorizzato ad attuarne la costruzione sia col metodo della licitazione privata indicata dall'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, sia colle forme adottate nelle convenzioni annesse alla predetta legge 20 luglio 1888. »

L'onorevole ministro, se non ho frainteso, mi pare abbia detto molto chiaramente che egli intendeva valersi di questi mezzi per poterne attuare la costruzione. Ed io son lieto d'incontrarmi colle idee sue, e tanto lieto in quanto vedo in lui quella probità di carattere che debbe avere un uomo di Governo.

Non vorrei però che l'onorevole ministro cominciasse da ora a fare delle distinzioni e suddistinzioni di linee da mettersi in prospettiva e di altre linee da gettarsi nell'ombra o nella penombra. Se fate queste distinzioni, voi, onorevole ministro, create un mondo di dissidi e di rivalità tra le diverse Province del Regno. E poi l'importanza di una linea non deve misurarsi solo dell'interesse commerciale o militare, o da quei caratteri generali che costituiscono la necessità d'una ferrovia.

Perchè qui non si tratta di patti da fare, ma di patti già stipulati, non si tratta *de lege condenda* ma *de lege condita*. Quando voi avete patti bilaterali con enti legalmente rappresentati, i quali sono stati riconosciuti con decreti dal Governo ed elevati ad enti morali, il primo criterio che voi dovete avere è quello dell'obbligo contrattuale, che avete con essi, e non già qualunque altro criterio economico, commerciale o militare. Io spero che l'onorevole ministro venga a parole un poco più miti e non faccia più di queste distinzioni. Egli ha detto che non vuole facoltà, non vuole autorizzazioni, che vuol presentare un disegno di legge alla Camera perchè questa sia giudice.

Ed io francamente, riconoscendo giusto e liberale questo concetto, ritiro in questo momento il mio articolo aggiuntivo, e confido nella parola del ministro.

Spero ancora che gli altri proponenti facciano lo stesso; e desidererei che quando veniamo qui a parlare di linee non costruite o

non appaltate ancora non facessimo questione della linea tale o della tal'altra, ma di tutte le linee in genere. Altrimenti noi metteremmo fra noi medesimi il mal seme dei sentimenti regionali. Dobbiamo parlare di tutte le linee d'Italia. Anch'io avrei da rammentare una linea assai importante, ma non lo faccio appunto per non esser tacciato di regionalismo.

Visocchi. Ma io ho parlato di linee iscritte in una legge!

Brunetti. Ma ce ne sono tante di linee nelle leggi! Prendete le tabelle e B e A e vedrete quante ancora, anche di prima categoria, ce ne sono da compiere. D'altronde io, colla mia non autorevole parola, non posso dar consigli ad alcuno; rivolgo delle preghiere. E ciò faccio perchè io desidererei che, quando nella prossima Sessione il ministro dei lavori pubblici ci presenterà il suo disegno di legge, noi fossimo tutti solidali a sostenere non gli interessi di questa o di quella linea, ma l'interesse di tutte le linee indistintamente che è poi quello dell'intero paese. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Levi.

Levi Ulderico. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha chiuso il suo discorso con una preghiera alla quale io sarei ben lieto di poter aderire, anche per dimostrargli la gratitudine che gli serbo per la gentilezza da lui usatami quando privatamente gli parlai dell'ordine del giorno del quale dirò più tardi e quando pubblicamente qui rispose ai miei discorsi, se fra le ragioni da lui addotte nell'esporre il suo desiderio egli non mi avesse provato invece che per la specialità della mia proposta io ho l'obbligo di mantenerla. Essa è modesta e credo utile e giusta e per lo meno desidero che le parole nelle quali si riassume rimangano agli atti della Camera quale manifestazione dei concetti che mi animano.

Io avevo consegnato il mio ordine del giorno alla Giunta generale del bilancio perchè lo esaminasse, ma la mancanza di una risposta da parte del relatore mi pose nella impossibilità di farlo stampare e di sottoporlo a tompo debito al giudizio di tutti i colleghi.

Da lungo tempo mi preoccupavo assai delle spese ferroviarie e in generale della liquidazione dei conti per pubblici lavori. Le gravi parole che precedono i vari disegni di legge presentati dal Governo e che si contengono

nelle relazioni delle Commissioni, le stesse risposte dell'onorevole ministro date in ogni circostanza, fanno presentire cose assai più gravi di quelle che tutti abbiamo constatate e sulle quali molte volte richiamai l'attenzione della Camera. Se non si è sicuri di avere efficacemente liquidato il passato e se non si provvede ad evitare le dolorose sorprese dei consuntivi per l'avvenire, ripeto, *anche se si riuscisse a raggiungere il pareggio* esso non avrebbe nessuna stabilità. Tutto ciò che vediamo, ciò che esaminiamo, la discussione che oggi ha luogo devono persuadere Governo e Parlamento della necessità di addivenire ad un vero e proprio coordinamento di tutta la materia da me indicata.

Questo disegno di legge, che venne illustrato dal collega ed amico Visocchi consta di due parti delle quali una riguarda il passato l'altra l'avvenire; per una parte segna un passo verso la desiderata risoluzione del problema, e mentre faccio piena ed ampia riserva sul sistema, secondo me erroneo e causa di dannosi effetti finanziari, tenuto per l'accertamento, la liquidazione dei conti cogli appaltatori e la forma di richiesta di fondi, io do lode al Ministero di averlo presentato.

Molto potrebbesi dire in proposito, ma non mi dipartirò dal laconismo di cui, per rispetto ai miei colleghi, mi faccio sempre un dovere, e me ne rimetto all'accennato ordine del giorno.

Prima di terminare, siami permesso pertanto di richiamare l'attenzione della Camera sulla gravità di alcune parole che chiudono la bella relazione dell'onorevole Guicciardini, e le quali riguardano alcune irregolarità amministrative e legislative che speriamo non si ripeteranno in avvenire. I colleghi le avranno lette, ed io mi astengo dal farle loro nuovamente udire, limitandomi a riportarne altre non meno allarmanti che leggansi in una elaborata relazione dell'onorevole Carmine sull'altro disegno di legge per « Lavori e provviste per le strade ferrate in esercizio. »

Su di esso io mi era iscritto a parlare, ma poichè, a quanto pare, non sarà discusso prima delle vacanze, pur riserbandomi di entrare nel merito della materia di cui tratta, non ho potuto esimermi dal rilevare come il rispetto alle leggi ed alle deliberazioni delle autorità competenti non siano sempre doverosamente considerate.

Il periodo che riguarda le Casse patrimo-

niali è così eloquente, che non ha d'uopo di commenti.

« Ma qui si presenta naturale il quesito se, piuttosto di mutare il sistema di controllare il funzionamento delle Casse patrimoniali, non convenga modificare addirittura l'organismo delle Casse stesse, le quali, come si esprime la relazione della Corte dei conti sul rendiconto consuntivo dell'esercizio 1892-93, *hanno reso possibile la decretazione di opere pubbliche governative senza limite legale di spesa, senza riportare sia dal Consiglio di Stato il previo parere, sia dalla Corte dei conti il visto e la registrazione richiesti per gli atti soggetti al riscontro preventivo, e, quel che è più deplorabile, senza la espressa annuale concessione di fondi da parte del potere legislativo.* »

Quantunque non siavi un vero nesso fra le due questioni trattate dai rispettivi relatori non parmi fuor di luogo la citazione fatta che darà un'idea ai colleghi di certe pericolosissime procedure non conformi alla legge, e per dimostrare sempre più la necessità di un serio ed efficace riordinamento.

Ed ecco, ora, il mio ordine del giorno che dimostrerà in ogni modo la costanza nei miei propositi, la diligenza con la quale da molti anni seguo l'andamento delle nostre amministrazioni e quali sarebbero le mie aspirazioni in proposito:

« La Camera, convinta della necessità di ottenere una rigorosa sistemazione della materia finanziaria che riguarda i lavori pubblici, invita il Governo a provvedere, col mezzo di apposite Commissioni, o come meglio crederà opportuno, alla liquidazione esatta dei conti dei lavori già finiti ed in esercizio, e ad una revisione diligente dei disegni di massima delle opere in corso ed alle quali devesi ancora por mano. »

Io avrei portato quest'ordine del giorno innanzi alla Camera allorchando discutevasi il bilancio dei lavori pubblici, ma i colleghi rammentano come ne venne chiusa la discussione generale e come rimasero sospesi i capitoli più importanti, molti dei quali trattavano appunto di ciò che contiene il presente disegno di legge.

Rimarrà la mia voce anche stavolta inascoltata? Speriamo di no.

Comunque, i miei desiderii sono chiaramente espressi nel mio ordine del giorno che affido al ministro dei lavori pubblici. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Salvio.

De Salvio. Sarò breve. Dirò solo poche parole, le quali credo tanto più necessario pronunziare in questo momento, dopo quanto ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Onorevole Saracco, io le do sincera lode per le dichiarazioni fatte. Anche la mia Provincia ha una strada ferrata di immensa utilità commerciale e strategica, la Campobasso-Isernia; che, costruita in parte, merita di essere completata; ma io non ho bisogno di ricordarla a Lei, di ricordarla alla Camera, che ne ha, varie volte, riconosciuta la somma importanza.

Quando un ministro fa delle dichiarazioni come quelle che Ella ha fatto, io sento il dovere di prestar fede a queste parole; e quindi non posso che, con la mia aspettativa, invocare lo scrupoloso adempimento delle promesse. Venga la legge da Lei annunciata; venga quale esecuzione precisa dell'articolo 3 della legge del 1892; ma venga con concetti generali di equità, con criteri, i quali diano in modo definitivo, l'assestamento del grave problema ferroviario.

Questo, onorevole Saracco, Ella lo sa, non è solamente problema di finanza; è problema economico e politico; è problema degno della mente di un ministro, delle sollecite cure del Parlamento. E per quanto io ritenga giuste le osservazioni di ogni singolo collega, che richiami l'attenzione della Camera su determinate linee, altrettanto io penso che sia doveroso per ognuno di noi invocare a voce alta un provvedimento non particolare, ma d'indole generale, pel quale sia, alla fine, data una soluzione alla grave questione del complemento delle ferrovie, in armonia colle forze del bilancio; ma in guisa di parificare, anche di fronte a cotesti vantaggi, tutte le contrade d'Italia; così come esse sono sempre, e tutte, pari alla stregua dei sacrifici. Ed allora soltanto il Governo avrà fatto opera savia, avrà reso un servizio al paese.

L'onorevole ministro ha detto essere il presente disegno di legge destinato, non a provvedere al futuro, ma a liquidare gli obblighi nascenti dal passato per costruzioni già fatte e spese da pagare. Convengo pienamente: ma mi sia lecito affermare che è un passato extra-legale; sono impegni derivanti dal fatto compiuto, e non dalle leggi. E qui sta il male. E su di ciò richiamo l'atten-

zione della Camera e del ministro; e ne traggo argomento per desiderare e invocare un migliore avvenire ispirato ad equità, a giustizia, e che ripudii assolutamente le sorprese, le negligenze, per non dir peggio.

Con questi intendimenti, adunque, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro Saracco, ed aspetto una legge la quale, pur tante volte promessa, mi auguro che, alla fine, questa volta sia veramente tradotta in atto. Essa sarà legge di riparazione e di pacificazione! (*Benissimo! — Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fusco.

Fusco. Intendo fare una semplice dichiarazione.

L'impressione, che avevo riportato leggendo la relazione governativa e quella della Commissione, era stata penosa, perchè parevami che la legge del 1892 fosse stata addirittura abbandonata, e che si eludessero i diritti acquisiti da molte popolazioni colla legge del 1892.

Ora però l'onorevole ministro dichiara che nel prossimo esercizio 1895-96, ed in quello 1896-97, proporrà le somme necessarie per la costruzione delle tre linee, di cui parlò l'onorevole Visocchi.

Se le cose stanno così, come le ho intese, voterò le legge; ma se non ho precise assicurazioni in questo senso dichiaro che voterò contro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io intendo che nel biennio 1895-96, e 1896-97, se non si troveranno altri mezzi per provvedere, si dovranno iscrivere in bilancio i fondi necessari per la costruzione di queste linee.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. L'onorevole Guicciardini, nella sua relazione, e l'onorevole ministro, nel suo importante discorso, ci hanno detto che la presente è legge di liquidazione, e non di costruzione: e così hanno dato a noi una guida nel formulare i nostri voti.

Mi permetterà la Camera che io, non per rivolgere appunti, ma soltanto per esporre le mie idee, dica che questa se è una utile intestazione, non è perfettamente la essenza della legge.

Abbiamo udito che questa comprende taluni tronchi non ancora costruiti, e taluni altri, per quanto piccoli e modesti, che ven-

gono, direi, costruiti in via di fatto, pur mancando gli stanziamenti.

E sta bene!

Ma faccio considerare la condizione speciale di una linea deliberata dalla legge del 1887 già costruita nella sua quasi totalità, e solamente mancante del compimento, per il fatto che i relativi fondi stanziati dalla detta legge furono distratti a favore di altri tronchi ferroviari. Quale trattamento deve dare a tale linea? Non è di quelle da costruirsi, giacchè è quasi totalmente costruita: non è compresa tra quelle da liquidarsi quali costruite o in via di costruzione: dunque dessa dovrà rimanere fuori legge sempre e condannata allo *statu quo*.

Io non vorrei dire a quale regione appartenga l'accennata linea, inquantochè non vorrei essere autore qua dentro di un'altra nota di odioso regionalismo. Per la mia stessa età, certamente non vecchia, non conoscendo io altra Italia che quella che vedo, non posso sentire altri palpiti che quelli che ci sono comuni per la grandezza e prosperità della nostra patria, e quindi non so comprendere invidie regionali. (*Bravo!*)

Ma mi consenta la Camera di nominare la linea in questione. (*Oh!... oh!*) non per regionalismo, ma per la necessità di specificare il caso dolcrosio che pure mi tocca troppo da vicino. Precisamente per la linea Zollino-Gallipoli è accaduto questo, che per pochi altri metri non si è fatta la congiunzione tra la stazione col porto di Gallipoli, ed attuato così il concetto vero che si ebbe dal legislatore, attesa la grande importanza di tale porto. Volle fatalità che la costruzione si fermasse alla stazione, senza quegli altri pochi metri, che la popolazione gallipolina e tutto il commercio di quella regione aspettarono per le esigenze del porto.

Domando novellamente: dobbiamo qualificare questo caso fra quelli da liquidare, o quelli da costruire tuttavia? Io crederei che fosse da qualificarsi fra quelli da liquidare, e da provvedersi da questa legge, la quale se si occupa di tronchi in costruzione, non capisco perchè non debba stanziare i fondi già dati dalla legge del 1887 e poi capricciosamente distratti e così completare una linea che, lo ripeto, è stata quasi del tutto costruita, ma, non per cattiva volontà dei ministri, è stata troncata nel punto più importante.

Ma pur trattandosi di lieve spesa, non

sono ingenuo fino al punto da sperare che il piccolo tronco sia compreso in questa legge; epperò mi limito a far voti per l'avvenire.

Sarei felicissimo se vedessi accogliere l'articolo aggiuntivo presentato dagli onorevoli Saporito e Mordini i quali rievocando l'articolo 3 della legge 1892, che faceva obbligo al Governo di provvedere con opportune proposte di legge nel 1893 all'adempimento d'impegni legislativi, e, quasi dando un *bill* d'indennità per l'avvenuto inadempimento, questo fissano al 1895. Però riconosco che, senza la buona volontà del Governo, anche gli articoli di legge possono rimanere lettera morta, giusta quanto abbiamo potuto rilevare oggi per l'articolo 3 della legge del 1892 che, malgrado categorico, è oggetto di dispute; e mi persuado che più del detto articolo aggiuntivo, posso affidare le dichiarazioni del ministro, franche, precise, di promessa. Quindi o l'articolo aggiuntivo, o, meglio, le dichiarazioni del ministro per me fanno lo stesso. Io dichiaro per conto mio, che di fronte all'affidamento dato testè dall'onorevole ministro, non sia lecito dubitare. La lealtà ed il buon volere dell'onorevole Saracco tanto più mi rassicurano per quanto la legge che decretava la linea Zollino-Gallipoli, porta la sua firma.

Gallipoli oggi ha ancora speranza, e questa speranza io affido all'onorevole ministro.

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

Fili Astolfone. Io prendo a parlare...

Presidente. È già la seconda volta che parla. Le raccomando di essere breve.

Fili-Astolfone. Sarò brevissimo e premetto che, poichè intorno a questo argomento, io non mi sentivo tranquillo, avevo fatto anticipatamente appello all'indulgenza della Camera per la vivacità del mio dire. Eppure l'onorevole ministro, verso il quale personalmente non fui avaro nè di fiducia, nè di lodi, ha voluto rispondermi con pari vivacità per togliere, come disse, immediatamente, l'effetto che il mio discorso aveva fatto nella Camera. Io lo ringrazio, perchè davvero non credevo al mio successo oratorio. Ed egli, pur lodandomi, non ha lasciato di rilevare che caddi in qualche equivoco. Ora io lo prego ricordare ciò che egli ha scritto nella sua relazione di questo disegno di legge, per vedere se io abbia asserito cosa non esatta, quando affermai che

con questa legge si introducevano nuove linee. A pagina 3 della sua relazione leggo:

« Si sono aggiunte le linee Teramo-Giulianova, Moretta-Saluzzo e Bricherasio-Barge che non erano state considerate nelle tabelle del 1887 e 1888 sebbene autorizzate dalla legge 29 luglio 1879. »

Nè io ho detto diversamente, affermando che fu preferita la costruzione di tronchi, e linee che non erano quelli che per legge dovevano essere preferiti. Da questo lato adunque, io non sono caduto in errore, ed invece è stato l'onorevole ministro che non ricorda quello che ha scritto.

Ho poi riconosciuto che non è questo il momento opportuno per risolvere la benedetta questione dall'articolo 3; anzi l'onorevole ministro ricorderà che, discutendosi il suo bilancio, ed avendo l'onorevole Licata presentato un ordine del giorno in questo senso, per non pregiudicare la questione, ed egli annuente, fui il primo a parlare per pregarlo di ritirarlo.

Dunque, onorevole ministro, mi permetterà di dirgli, che senza ragione ha voluto scemar l'effetto delle mie povere parole, che se erano senza autorità, però erano abbastanza legittime e convinte. E qui mi fermo.

Quando accennai a sotterfugi, onorevole ministro, non intesi alludere a chicchessia. Dissi che da parecchio tempo siamo andati innanzi con questi sotterfugi, per ciò che concerne la esecuzione delle leggi sulle ferrovie; ma soggiunsi che mi affidava al suo carattere, e alla sua lealtà.

Ed anche in questo momento ripeto che confido in Lei; ma nè Lei, nè altri potrà assicurarci che ella rimanga al suo posto finchè il problema non sia risoluto; ed abbiamo veduto che le buone intenzioni del compianto Genala scesero nel sepolcro con lui, come pure andarono distrutte quelle dell'onorevole Branca il quale, avendo dato la infelice paternità a quell'articolo 3, avrebbe maggiormente inteso l'obbligo di osservarlo più di qualunque altro ministro. L'onorevole Saracco ha parlato di studio per rendersi conto di tutto, e sta bene; ma il rimprovero, seppure va fatto, deve dirigerlo all'onorevole Branca, il quale credeva che nel 1893 egli avrebbe potuto sciogliere la promessa contenuta nell'articolo 3.

Dopo ciò prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro. E ne sono tanto

più lieto, in quantochè, accennai soltanto a quella che più da vicino conosco nella mia Sicilia, che dissi l'Irlanda d'Italia. L'onorevole ministro non credette di poter lasciar correre tale qualifica; ma in fondo all'animo suo non può disconoscere che noi siciliani abbiamo speciali e più gravi ragioni, anche per riguardi d'ordine pubblico, per reclamare la ripresa dei lavori pubblici, siccome quelli che sono un correttivo alle agitazioni che travagliano la Sicilia.

Ed ora vengo all'onorevole Branca.

Presidente. La prego, onorevole Fili-Astolfone, sia breve.

Fili-Astolfone. Ringrazio l'onorevole presidente del suo monito cortese, e lo interpreto che egli m'invita a far grazia all'onorevole Branca pel suo fatto personale: e appunto in ossequio al presidente, non risponderò alle osservazioni dell'onorevole Branca, limitandomi a dirgli che le cose da lui asserite in ordine alle singole linee di cui ha parlato, non persuadono alcuno.

Egli nella foga parlò di grido di appaltatori ed arbitri. Io non comprendo l'allusione: ma qualunque sia il suo pensiero, dirò che pecca di reticenza, e di coraggio; che non poteva certamente riferirsi a me, perchè non sono stato appaltatore e molto meno ho appartenuto ed appartengo a quelle sommità tecniche e giuridiche alle quali i grandi arbitrati sono riservati. E concludendo dirò che se la legge non è stata eseguita per necessità di finanza, noi ci rassegniamo alla sorte, nella speranza che per l'avvenire essa sia meno nefasta di quello che pel passato l'onorevole Branca la rese.

Presidente. L'onorevole Sacchi ha facoltà di parlare.

Sacchi. Poco fa l'onorevole ministro accennò ad una singolare situazione in cui si trova una delle linee a cui provvede e non provvede il presente disegno di legge.

Di San Donato. È una sciarada.

Sacchi. E spiegherò la sciarada, onorevole Di San Donato.

V'è un gran ponte ferroviario gettato sul Po; è una delle più grandi, forse, per il complesso, la più grande opera idraulica d'Europa; ebbene, questo ponte mette in comunicazione la stazione ferroviaria della città di Cremona con le boscaglie dell'altra sponda, mediante il brevissimo tratto, che nella relazione dell'onorevole Guicciardini assume il pomposo nome di tronco Borgo San Donnino-

Cremona, e si dice aperto all'esercizio, mentre, come dissi, altro non è che la congiunzione della stazione ferroviaria col ponte...

Guicciardini, relatore. Sono quattro chilometri.

Sacchi. ... perchè costruito il ponte ferroviario, si accorsero che non se ne potevano fare le prove statiche, e per mandarvi la locomotiva e le macchine si son dovuti fare quei quattro chilometri che ora figurano nella relazione della Commissione del bilancio e che essa chiama « tronco aperto dell'esercizio. »

Quale esercizio? È assolutamente un'ironia, e lo dico senza attribuirne alcuna colpa alla Commissione attuale, nè all'attuale ministro; si è scisso in due parti un solo tronco per attribuire il nome di tronco ai pochi chilometri che servirono alle prove del ponte.

È vero che questa è legge di liquidazione, di compimento di opere in costruzione, ma appunto perciò, in luogo di includere la sola parte del tronco, che va dalla stazione al di là del ponte senza alcuna utilità pratica, vi si doveva includere la parte restante dalla linea, che tutta insieme si chiama Cremona-Borgo San Donnino; mentre per sostenersi la assurda divisione, l'una parte, quella di servizio del ponte, fu chiamata Borgo San Donnino-Cremona e l'altra si chiama Cremona-Borgo San Donnino. Spostando i due nomi, si ha la possibilità di dire che vi è un tronco Cremona-Borgo San Donnino che è stato compiuto ed aperto allo esercizio, e che vi è un altro tronco Borgo San Donnino-Cremona, che non è stato costruito, e quindi non aperto all'esercizio, ed al quale si dovrà provvedere con legge futura; ed ecco la sciarada.

Io avevo fatto pratiche private con l'onorevole ministro perchè avesse a comprendere anche il resto della linea, facendogli presenti non solo le legittime esigenze delle popolazioni che sostennero tanti sacrifici, ma anche le speciali condizioni della linea. Posso citare una relazione della Commissione generale del bilancio di qualche anno fa, in cui si constata che la linea Cremona-Borgo San Donnino, forse l'unica, certamente costerà meno del preventivato, perchè deve essere costruita su terreno piano, senza notevoli opere d'arte, ma solo con movimenti di terra. La relazione di cui parlo è quella dell'onorevole Marchiori.

Oltre a ciò, si tratta di opere per le quali gli enti locali hanno fatto delle anticipa-

zioni, e mentre quasi sempre si pretende l'aiuto dello Stato, qui si è dato l'esempio della iniziativa locale. Debbo dire per la verità che l'onorevole Saracco riconobbe la giustizia di quelle osservazioni e trovai in lui la migliore disposizione, di cui la più luminosa prova si è che egli stesso oggi citò ad esempio la linea Cremona-Borgo S. Donnino come una delle opere che reclamano d'urgenza il compimento, perchè se l'economia è una necessità, ben disse il ministro che non bisogna sovvertire ogni principio di sana amministrazione, lasciando inutili delle opere che costano dei milioni ai contribuenti. Ma l'onorevole ministro mi dichiarò quel che oggi ripeté alla Camera, che in questa legge si tratta assolutamente di liquidare opere già in corso, che al compimento delle opere più urgenti si provvederà con altra legge. Ad ogni modo mi affido che il ministro terrà presente efficacemente la necessità di dar fine ad un'opera già cominciata, e di cui la parte più costosa è stata fatta, la quale, se, pur troppo, per cagione delle difese, abbia dato e debba ancor dare qualche grattacapo allo Stato, è pur sempre un'opera che fa onore alla industria costruttiva italiana. Io attenderò di vedere attuate le promesse riserbandomi di vigilare perchè siano adempiute e finalmente si perfezioni questo lavoro, il quale reclama assolutamente, da parte di chiunque lo vegga, la ragione della sua esistenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

Franchetti. Onorevoli colleghi, ieri noi abbiamo votato, e io almeno ho dato il mio voto favorevole, la ritenuta sulla rendita. Oggi si ricomincia a parlare di nuove spese (sia pure per interessi rispettabilissimi, dei quali, a suo tempo, bisognerà certamente tener conto) come se non fossimo nelle condizioni in cui siamo, e come se non fossimo stati costretti a ricorrere a quegli estremi rimedi, a cui siamo ricorsi. Mi duole che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nelle parole che ha pronunziate ora, abbia tenuto conto di molte circostanze, che, ripeto, saranno degne della maggior considerazione, ma non abbia tenuto conto di una circostanza, che egli conosce meglio di ogni altro, e cioè delle nostre condizioni finanziarie.

Confesso che di questo stato di cose io provo un sentimento di profonda vergogna; e credo, esprimendo questo sentimento, di esprimere il pensiero della maggioranza della Camera

e del Paese. (*Bravo!*) Ed è per ciò che, dopo aver votato la ritenuta sulla rendita, e mentre dichiaro che son pronto a votare tutte quelle imposte, che saranno necessarie per ristabilire l'equilibrio del bilancio, mi rifiuto a seguire il Governo nella via, a cui hanno accennato le parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Prima di pensare a qualunque nuovo lavoro, che non sia assolutamente indispensabile per conservare quello che esiste, bisogna assicurare il pareggio del nostro bilancio.

Raggiunto il pareggio, quando ci avanzerà qualche cosa, allora penseremo alle nuove costruzioni.

Ed io, che ho appoggiato finora il Governo, e che l'appoggerò ancora nei suoi sforzi per ristabilire l'equilibrio del bilancio, non l'appoggerò qualora intenda seguire questa via, che ritengo disastrosa. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Un momento fa ho dovuto rispondere parole vivaci all'onorevole Fili-Astolfone; adesso ne devo rispondere delle altre in diverso senso all'onorevole Franchetti, il quale ha tenuto un linguaggio assolutamente opposto a quello dell'onorevole Fili-Astolfone.

Io ho dichiarato essere questa una legge di liquidazione di debiti e nulla più. Ho dichiarato che non avrei accettato verun articolo, nessun ordine del giorno il quale costringesse il Governo a prendere moralmente impegni per l'avvenire. Ho dichiarato di non volere un articolo aggiuntivo dell'onorevole Brunetti, il quale vuol dare facoltà al Governo di fare concessioni e di dare a licitazione privata nuove strade ferrate, perchè ho dichiarato che, prima di tutto, bisogna pagare i debiti. Ed ho poi soggiunto che devo rimanere fedele alla legge, la quale mi obbliga a presentare speciali proposte per nuove costruzioni, ma non intendo punto di vincolare la Camera a prendere precisi impegni di spesa.

Quando verrà la volta di presentare il relativo disegno di legge, il Governo saprà informarsi alle necessità del momento; ma una volta che esso dichiara anche oggi che intende rimettere la cosa interamente libera al giudizio della Camera, io non credo di aver detto parola per cui l'onorevole Franchetti potesse provare quel sentimento di profonda

vergogna che egli ha voluto manifestare innanzi alla Camera. (*Bravo!*)

Quando si obbedisce ad una legge, quando un Governo dichiara che non intende fare atto qualsiasi in forza del quale si possa pregiudicare il voto della Camera, io credo di avere agito secondo le buone regole parlamentari, alle quali io sono devoto quanto può esservi devoto l'onorevole Franchetti. (*Benissimo!*)

Lecito a lui di votare come crede, anche in favore di altri miei colleghi e di votare contro di me che tengo un linguaggio così svergognato, com'egli ha affermato. Ma quando io mi limito ad usare un linguaggio così corretto, e mentre sento di compiere un atto di dovere, procurando poi che la Camera sia libera di fare o di non fare, io non posso accettare il rimprovero che Ella mi ha a brucia pelo indirizzato. (*Bravo!*)

Intendiamoci ancora una volta, o signori! Noi siamo davanti ad impegni formali assunti in faccia al paese. Ed io comprendo che l'onorevole Franchetti mi dica che tali promesse in determinati momenti possono non aver valore se sopraggiungono momenti più difficili, ed egli direbbe il vero, perchè c'è una ragione suprema di Stato, che obbliga molte volte a ritornare sui nostri passi, ed a prendere deliberazioni contrarie a quelle che furono prese in circostanze diverse.

Sì, è vero! È così! Ma io spero ancora e spero grandemente che le condizioni della finanza miglioreranno e credo che possa venir giorno in cui potremo occuparci di nuovo di questa materia delle ferrovie a mente più calma e serena. Ed allora sarà il Parlamento che dovrà decidere con piena libertà di giudizio e di azione.

Intanto io sento di non dovere andare più oltre nella difesa degli atti miei, perchè non vorrei che le mie parole andassero oltre il segno.

Io posso e devo ringraziare l'onorevole Franchetti, di ciò che egli disse, cioè, che io, alla pari e più di alcun altro, posso conoscere le condizioni della finanza e dovrei non essere io quello che dovrei dare promesse che costringano ad aggravarle di più; ciò che sento di non aver fatto.

Ma avessi pur dato promesse troppo larghe, consenta l'onorevole Franchetti, che io gli dica, che le sue parole hanno passato il segno e che forse ha detto cose che non aveva

nell'animo di dire. E dopo ciò non voglio aggiungere altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

Franchetti. Non ho avuto nessuna intenzione, come ben può comprendere l'onorevole ministro, di rivolgergli parole offensive. Prendo atto perciò di quanto egli ha detto, che, cioè, si riserva di presentare quei disegni, di cui ha parlato, solo quando lo permettano le condizioni finanziarie del paese.

Imperocchè sarò forse in errore, ma sono fermamente convinto che sia ufficio del Governo, non solo di rimettere certe questioni alla Camera, ma di dichiarare alla Camera se e come esse possano e debbano essere risolte.

Prendo dunque atto della dichiarazione dell'onorevole Saracco, che, cioè, presenterà un disegno di legge per nuove costruzioni (che meritano, ripeto, tutta la considerazione della Camera) quando le condizioni delle nostre finanze lo rendano possibile.

Fili-Astolfone. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. L'onorevole ministro ha detto che gli pare ch'io sia in equivoco e che niun pregiudizio viene dalla legge attuale, alle linee delle quali ho parlato. Senza entrare in discussione su di ciò, l'onorevole ministro converrà che, tenendo conto del primo disegno presentato dal Governo, che avrebbe in tutto escluso gli stanziamenti per quelle linee, e del disegno della Commissione, che certo rimanda ad altri due anni il compimento di quelle costruzioni, quelle linee non possono lodarsi di essere benevolmente trattate.

Ma ho già detto, ed il mio articolo aggiuntivo lo prova, che non è mia intenzione di turbare l'ordinamento di questo disegno di legge, quindi basta prendere atto di quanto l'onorevole ministro ha detto, che, cioè, rimane ancora impregiudicato un biennio delle disposizioni contenute nella legge dell'aprile 1892, e delle somme in esso stanziare. Ed infatti, dall'altra legge del 25 giugno 1893, n. 301, che ho presente, si vede chiaro che dei fondi stabiliti dalla legge del 1892, per il 1895-96 e per il 1896-97, rimangono ancora senza stanziamento lire 73,500,000.

L'onorevole ministro mi ha detto che il Governo del Re, per suo mezzo, dichiara che, quando non si provveda altrimenti alla sol-

lecita costruzione di quei tronchi di linee, sarà imprescindibile dovere del Governo stesso, assegnare per il 1895-96 e per il 1896-97, i fondi necessari alla costruzione dei tronchi delle linee Avezzano-Roccasecca, Salerno-San Severino e Isernia-Campobasso, che sono notati nella legge del 1892. Prendo atto adunque di queste precise ed assolute dichiarazioni, le quali hanno il loro fondamento nelle leggi vigenti, e dopo ciò ritiro l'articolo aggiuntivo che avevo presentato, anche per assenso avutone dai colleghi che con me l'aveano sottoscritto.

Voci. Chiusura! chiusura!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti per una dichiarazione.

Sacchetti. Ringrazio l'onorevole ministro delle gentili parole, che mi ha rivolto. Mi duole però di dover dire che non sono pienamente soddisfatto della sua risposta; anzi per essere più esatto, dirò che sono abbastanza soddisfatto della sostanza delle sue parole, ma lo sono molto poco delle ragioni, colle quali l'onorevole ministro ha creduto di contraddirmi. Infatti l'onorevole ministro si è appoggiato a due argomenti. In primo luogo ha citato alcune parole di un suo predecessore dicendo che, poichè solo la provincia di Bologna ha fatto anticipazioni, ne veniva di conseguenza che non può aversi la linea completa.

Anzitutto osservo che San Felice non è nel territorio della provincia di Bologna.

Osservo poi che se tutte le Provincie, quella di Modena pel territorio modenese, quella di Mantova pel mantovano e la provincia di Verona pel territorio veronese avessero somministrato i fondi la linea sarebbe già arrivata a Verona e quindi non avremmo nessuna ragione di fare questa discussione.

L'onorevole Saracco ha poi addotto un altro argomento. Egli ha detto che desidera che la Camera stabilisca essa le ragioni di precedenza. Io ricordo all'onorevole Saracco che la Camera stabilì già i criteri di precedenza quando votò la legge del 1879 e commise al Governo di eseguirla. Oggi dunque non è più il caso di deliberare intorno a questi criteri ma di vedere se la legge debba, o no, essere eseguita. Ma io lascio questo argomento giacchè la risposta del ministro, come ho detto, è nella sostanza abbastanza soddisfacente. Mi permetta ad ogni modo l'onorevole ministro che io consideri la sua conclusione, non come

une fiche de consolation, secondo che egli ha detto, ma piuttosto come un legittimo riconoscimento di ragioni giuste. Detto ciò prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, nella loro sostanza, e cioè: che, se la esecuzione dell'ultima parte del piano ferroviario dovesse esser divisa in due periodi, il compimento della linea Bologna-Verona sarà compreso nel primo periodo. Prendo atto di questo e ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. Dunque l'onorevole Sacchetti ritira il suo ordine del giorno. Anche l'onorevole Visocchi avendo ritirato la sua proposta, dichiaro chiusa la discussione generale, e do facoltà di parlare all'onorevole relatore.

Guicciardini, relatore. L'andamento di questa discussione e le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro rendono brevissimo e facile il compito del relatore.

Il concetto della presente legge è questo: dare al Governo i fondi necessari per pagare i debiti fatti ed i lavori necessari per il sicuro esercizio delle linee già costruite e di quelle in corso di costruzione. Nel disegno di legge, fuorchè una, di cui parlerò in appresso, non si comprende quindi nessuna opera nuova; e questa esclusione è stata così assoluta che si sono rimandati a miglior tempo anche i provvedimenti per opere di una evidente necessità.

L'onorevole Sacchi, per esempio, vi ha parlato del ponte sul Po, qualificandolo giustamente come una delle più grandi opere idrauliche compiute in questi ultimi tempi, ed osservando come quest'opera sia rimasta quasi inutile, perchè collegata con Cremona da un binario provvisorio e non collegata dall'altra parte con Borgo San Donnino.

Opere simili, opere la cui costruzione si raccomandava con ragioni non meno evidenti di quelle invocate dall'onorevole Sacchi, se ne trovano anche in altre parti d'Italia.

Ci sono tronchi già costruiti e tronchi in corso di costruzione, il cui esercizio non può farsi per mancanza di altri tronchi necessari ad esercitarli.

Ciò dimostra la rigidità con cui si volle a questo disegno di legge mantenere il carattere di legge di liquidazione rimandando qualsiasi opera nuova ad un altro disegno di legge.

Di opere nuove, come ho detto, ce n'è

una sola: è la Santo Stefano Sarzana. Essa è, è vero, un nuovo tronco, ma non può riguardarsi come opera veramente nuova, perchè è necessaria al proficuo e sicuro esercizio della Parma-Spezia, e al buon andamento del servizio nella stazione di Spezia, oltre ad esser richiesta dalle ragioni militari che si collegano con i rapporti fra l'arsenale di Spezia e la valle del Po.

Di più, se anche questo tronco non si facesse, non si risparmierebbe la somma ad esso destinata, perchè si dovrebbero fare altri lavori nella stazione di Spezia per provvedere all'aumento del servizio, reso necessario dal traffico che dalla valle del Po, per la nuova linea Parma-Spezia si volgerà verso Pisa, Livorno e verso l'Italia meridionale. Quindi, se da un punto di vista il tronco, di cui parlo, può considerarsi come opera nuova, dal punto di vista però delle sue relazioni colla Parma-Spezia, delle condizioni della stazione di Spezia, e delle ragioni militari che ho ricordato, deve invece considerarsi come un'opera complementare di un'opera già eseguita.

Quindi, ripeto, questa legge è legge di liquidazione con esclusione di opere nuove, e questo suo carattere è così evidente, che mi pare non possa mettersi affatto in dubbio.

Sono stati presentati articoli aggiuntivi dall'onorevole Visocchi, dall'onorevole Brunetti, dall'onorevole Saporito ed un ordine del giorno dall'onorevole Sacchetti; ma, dopo le dichiarazioni del ministro, sono stati tutti ritirati. Ad ogni modo, poichè su qualcuna di queste proposte la Giunta generale del bilancio ha dovuto prendere una deliberazione, credo di dover darne ragione.

La Giunta ha creduto di non dover raccomandare alla Camera nessuna modificazione al disegno di legge del Ministero, per due ragioni: prima di tutto, perchè credette opportuno di conservargli il suo carattere di legge di liquidazione, riservando ad un altro disegno di legge tutti i provvedimenti necessari per riprendere le costruzioni; in secondo luogo perchè essa ha pensato che, in questi giorni nei quali si sono deliberati provvedimenti gravissimi in materia di finanza, il proporre alla Camera provvedimenti che potessero essere interpretati come una ripresa immediata della esecuzione del programma ferroviario sarebbe stato un atto il quale avrebbe

fatto impressione sfavorevole all'interno e pessima all'estero.

Le deliberazioni della Camera debbono essere non solo giuste in sè stesse, ma anche opportune; ora provvedimenti di questo genere, nel quarto d'ora che traversiamo, parve alla Giunta del bilancio che sarebbero stati altamente inopportuni.

Per queste ragioni, la Giunta ha messo da parte tutti gli emendamenti presentati; ed ora deve rallegrarsi col ministro, perchè, con la sua autorevole parola, venne in aiuto della sua tesi.

Tuttavia, mentre faccio questa dichiarazione, devo anche dichiarare che la Giunta del bilancio non crede punto, come ha supposto l'onorevole Brunetti, che la ripresa dei lavori ferroviari debba essere rimandata alle calende greche.

Il programma ferroviario, coi debiti riguardi di tempo e di misura, deve essere condotto a termine.

È questa una necessità imposta dalla legge, imposta dagli impegni assunti colle popolazioni; è una necessità imposta da ragioni anche più gravi d'indole tecnica; dalle condizioni, cioè, nelle quali si trovano molte delle linee costruite, od in costruzione.

In ogni parte d'Italia, dal nord al sud, abbiamo dei tronchi che non si possono esercitare per mancanza di altri tronchi necessari al loro esercizio, come ho fatto rilevare poco fa, rispondendo ad una osservazione dell'onorevole Sacchi.

In ogni parte d'Italia si trovano ferrovie, dalle quali non si può ottenere un proficuo esercizio perchè mancano dei loro naturali collegamenti con le linee principali.

Ora, quando abbiamo linee ferroviarie in questa condizione, si può bensì, e si deve, desiderare che i lavori procedano con i dovuti riguardi di tempo e di misura; ma non si può abbandonare il pensiero di proseguirli, e di condurli a termine, beninteso però con tutti i riguardi dovuti all'economia generale del paese, ed alle condizioni del bilancio. Il non farlo sarebbe impolitico, e sarebbe nello stesso tempo un pessimo affare.

L'onorevole Brunetti ha richiamato la mia attenzione sopra alcune parole della mia relazione, da cui egli ha desunto che fosse pensiero, o della Giunta generale del bilancio, o del relatore, che i lavori ferroviari si dovessero tutti quanti rimandare alle calende

greche. Dopo quanto ho detto, io spero che l'onorevole Brunetti avrà sgombrato dall'animo codesto dubbio, che non risponde in nessun modo, nè al pensiero del relatore, nè a quello della Giunta generale del bilancio.

Il nostro pensiero, ripeto, in questa materia è che i lavori ferroviari si debbano riprendere e condurre a termine, ma coi debiti riguardi dovuti alle condizioni delle finanze e dell'economia generale del paese. La verità contenuta in questo giudizio è tale, che io penso non possa essere messa in dubbio da nessuno, nemmeno dall'onorevole Brunetti.

Credo con queste brevi parole di avere esaurito il compito che mi era stato affidato. Concludo, quindi, esprimendo il voto che questo disegno di legge, che rappresenta il consenso pieno del Governo e della Giunta generale del bilancio, venga approvato dalla Camera come una dolorosa, sì, ma ineluttabile necessità.

Brunetti Gaetano. Domando di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Parli pure.

Brunetti Gaetano. Sono veramente lieto delle ultime parole dell'onorevole relatore; mi compiacio, quando sbaglio, di correggermi nell'interesse del paese, poichè i miei errori passano, e l'interesse del paese resta.

Leggendo la relazione mi era parso che la Giunta e il relatore avessero voluto rimandare le linee non compiute alle calende greche. Ora, poichè il relatore ha così esplicitamente dichiarato il contrario, non mi resta che ringraziarlo e prendere atto delle sue dichiarazioni.

Presidente. La Commissione ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a proporre nella legge di assestamento del bilancio 1894-1895 il riparto delle somme stanziare ai numeri 69 e 70 della tabella A annessa al disegno di legge in tanti capitoli quante sono le stazioni ivi contemplate. »

Il Governo lo accetta?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sì.

Presidente. Lo pongo a partito.

(È approvato).

Passeremo ora alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la maggiore spesa di lire 63,500,000 da stanziarsi nel bilancio del

Ministero dei lavori pubblici per costruzioni ferroviarie nel biennio 1893-95 in aumento alla somma di lire 76,500,000 autorizzata dalle leggi 10 aprile 1892, n. 185, e 25 giugno 1893, n. 301. »

(È approvato).

« Art. 2. Gli stanziamenti in ciascun esercizio finanziario restano fissati come segue:

Anno 1893-94 L. 75,000,000
» 1894-95 » 65,000,000. »

(È approvato).

« Art. 3. La ripartizione di tali somme in ciascun anno sarà fatta in conformità della tabella annessa alla presente legge, che potrà, per lo

esercizio 1894-95, esser rettificata con la legge di assestamento del bilancio di previsione in relazione all'effettivo stato di avanzamento dei lavori e delle liquidazioni.

« Le prelevazioni sul fondo a calcolo di cui al n. 81 della tabella saranno prese in conformità delle disposizioni della legge 17 febbraio 1884, n. 8016, per la prelevazione di somme dal fondo stanziato per le spese impreviste. »

Debbo avvertire che la tabella A, a cui si riferisce il presente articolo, comprende soltanto gli stanziamenti proposti dalla Commissione, non quelli del Governo.

Leggo ora questa tabella A, che comprende gli stanziamenti per ogni linea per gli esercizi 1893-94 e 1894-95.

Tabella A.

N. d'ordine	Capitolo del 1893-94	INDICAZIONE DELLE LINEE e degli altri titoli di spesa	Stanziamenti negli esercizi	
			1893-94	1894-95
		19 linee della tabella allegata alla legge 24 luglio 1887 n. 4785 (Serie 3^a).		
1	437	Novara-Pino	282,000	»
2		Codola-Nocera	»	»
3		Succursale dei Giovi	305,000	166,496
4		Aosta-Ivrea	100,000	45,000
5		Sondrio-Colico-Chiavenna	445,000	150,000
6		Belluno-Feltre-Treviso	791,000	»
7		Ascoli-S. Benedetto	122,957	»
8		Adria-Chioggia	560,625	50,000
9		Novara-Varallo	112,699	47,698
10		Bra-Carmagnola	172,000	»
11		Vercelli-Mortara-Pavia	167,423	»
12		Airasca-Cavallermaggiore	57,000	»
13		Mantova-Legnago	265,000	»
14		Viterbo-Attigliano	176,589	171,492
15		Stazione Frascati — Città	3,696	»
16		Foggia-Manfredonia	83,589	150,000
17		Zollino-Gallipoli	263,900	»
18		Legnago-Monselice	227,000	71,277
19		Gallarate-Laveno	389,383	45,000
20		Somma in blocco per imprevisti	»	»
		TOTALE . . .	4,524,861	896,963

Segue Tabella A.

N. d'ordine	Capitolo del 1893-94	INDICAZIONE DELLE LINEE e degli altri titoli di spesa	Stanziamenti negli esercizi	
			1893-94	1894-95
		39 linee della tabella A allegata alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 serie 3^a		
21	429	Roma-Solmona	2,661,666	655,965
22	305	Parma-Spezia.	6,537,059	2,964,409
23	306	Faenza-Firenze	2,010,954	1,175,940
24	418	Eboli-Reggio	2,744,217	543,000
25	430	Roma-Napoli.	»	»
26	419	Casarsa-Spilimbergo-Gemona	»	»
27	307	Cosenza-Nocera.	300,000	2,190,570
28	308	Gozzano-Domodossola.	2,818,055	2,131,188
29	309	Cuneo-Ventimiglia	1,425,000	3,892,185
30	310	Macerata-Albacina	1,544,674	»
31	311	Avezzano-Roccasecca.	»	»
32	312	Benevento-Avellino	618,286	1,025,441
33	431	Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi.	97,211	590,700
34	313	Taranto-Brindisi	526,002	38,002
35	314	Messina-Patti-Cerda.	1,501,835	1,930,000
36	420	Siracusa-Licata.	162,000	20,000
37	421	Aulla-Lucca	»	»
38	422	Gaiano-Borgo S. Donnino.	»	»
39	315	Chivasso-Casale.	162,000	»
40	»	Cuneo-Mondovi.	46,361	»
41	438	Lecco-Como	3,660,000	491,237
42	432	Ponte S. Pietro-Seregno	383,641	10,000
43	316	Parma-Frescia-Iseo	»	80,000
44	317	Mestre-S. Donà-Portogruaro.	425,515	185,150
45	423	Bologna-Verona	»	»
46	427	Ferrara-Rimini.	206,766	»
47	318	Lucca-Viareggio	160,000	»
48	319	Caianello-Isernia	2,397,125	1,068,945
49	320	Salerno-S. Severino.	»	»
50	439	Foggia-Lucera	261,018	10,000
51	440	Candela-Rocchetta Melfi	157,394	»
52	433	Valsavoia-Caltagirone.	184,024	10,000
53	321	Ceva-Ormea	1,533,947	781,869

Segue Tabella A.

N. d'ordine	Capitolo del 1893-94	INDICAZIONE DELLE LINEE e degli altri titoli di spesa	Stanziamenti negli esercizi	
			1893-94	1894-95
51	434	Portogruaro-Casarsa	21,580	»
55	322	Treviso-Motta	806,166	131,030
56	428	Macerata-Civitanova	84,661	19,000
57	424	Borgo S. Donnino-Cremona	258,148	105,000
58	323	S. Arcangelo-Urbino-Fabriano	1,800,000	4,400,000
59	»	Bassano-Primolano	»	»
60	326	Isernia-Campobasso	»	»
61	325	Roma-Segni	4,400,000	»
62	416	Maggior costo di costruzione del tronco Formia fin sotto Minturno della linea Sparanise-Gaeta	»	»
63	426	Costruzione del 1° tronco fra Terracina e Formia della diretta Roma-Napoli	»	»
64	449	Lavori straordinari pel ponte sul Po della linea Borgo S. Donnino-Cremona	119,232	120,000
65	»	Teramo- Giulianova	282,636	»
66	»	Moretta-Saluzzo	85,676	»
67	»	Bricherasio-Barge	9,130	»
68	425	Ampliamenti e lavori nelle stazioni di Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, S. Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecro, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea	»	»
69	448	Ampliamenti e lavori nelle stazioni di Ferrara, Ravenna, Rimini, S. Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, B. Indisi, Massina, Ponte S. Pietro, binario indipendente Treviso San Giuseppe, Novara, Tarranto, Spezia, Paiermo, Avellino, Benevento, Borgosesia, Firenze, Bergamo, Reggio Calabria, Viareggio	»	2,230,000
70	332	Ampliamenti e lavori nelle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, Cremona, Faenza, Fabriano, Mondovì, Parma, Portomaggiore, Roccasecca, Sarzana e lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale	500,000	2,000,000

Se jue Tabella A.

N. d'ordine	Capitolo del 1893-94	INDICAZIONE DELLE LINEE e degli altri titoli di spesa	Stanziamenti negli esercizi	
			1893-94	1894-95
71	331	Ampliamenti e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula colle Convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n. 5550	»	»
72	»	Ampliamento di officine della rete principale per riparazione del materiale mobile acquistato coi fondi della rete complementare .	»	»
73	328	Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare.	750,000	5,650 000
74	327	Materiale metallico d'armamento per le linee, costruite e da costruire a termini dell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 e degli art 1, 2, 3, 4 ed 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550.	3,000,000	3,000,000
75	329	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4 ^a categoria, concesse all'industria privata.	4,767,562	6,791,936
76	417	Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portati a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885 (Art. 18, alinea 4 ^o della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a)	»	»
77	330	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari (Art. 15 della legge 29 luglio 1879 n. 5002, serie 2 ^a e articolo 18, alinea 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a).	76,845	176,845
78	333	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie	2,000,000	2,100,000
79	334	Spese d'ufficio.	150,000	260,000
80	»	Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'art. 81 del capitolato d'esercizio	2,920,000	5,230,000

Segue Tabella A.

N. d'ordine	Capitolo del 1893-94	INDICAZIONE DELLE LINEE e degli'altri titoli di spesa	Stanziamenti negli esercizi	
			1893-94	1894-95
81	324	Somma a calcolo per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono .	16,468,503	12,091,625
82	486	Spese per lavori di costruzione relativi alle nuove strade ferrate complementari. . . .	>	>
		TOTALE . . .	70,475,189	64,103,037
		TOTALE delle 19 linee. . .	4,524,861	896,963
		SOMMANO . . .	75,000,000	65,000,000

Pongo a partito l'articolo 3, che comprende l'approvazione della tabella A.

(È approvato).

« Art. 4. Ai lavori per completamento delle linee dopo l'apertura all'esercizio, ed alle opere e provviste di cui ai numeri 68, 69, 70, 71, 72 e 73 della tabella A, sono estese le disposizioni della prima parte dell'art. 40 del contratto d'esercizio della rete Mediterranea, 45 per l'Adriatica, 37 per la Sicula, e quelle della prima parte dell'art. 65 dei Capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 61 per la Sicula. »

(È approvato).

« Art. 5. È autorizzata la maggiore spesa di lire 2,300,000 onde provvedere all'esecuzione della sentenza 24 marzo 1893 della R. Corte di Appello di Torino nella causa promossa contro lo Stato dall'Impresa Rosa, Becchia e Bellora, appaltatrice di un tronco della ferrovia Torino-Genova.

Il Governo del Re è autorizzato ad imputare questa spesa sul fondo da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, esercizio 1894-95, per le vertenze relative alle ferrovie complementari, di cui al n. 81 dell'annessa tabella A, salvo reintegro del fondo medesimo negli esercizi posteriori al 1896-97. »

(È approvato).

Gli onorevoli Saporito e Mordini hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

« Il Governo, in esecuzione dell'articolo 3 della legge 25 aprile 1892 presenterà, non più tardi del prossimo febbraio 1895, un disegno di legge contenente la proposta dei mezzi diretti alla costruzione delle linee dipendenti dalle leggi 24 luglio 1887 e 20 luglio 1888 e sino al loro compimento. »

L'onorevole ministro accetta quest'articolo aggiuntivo?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non lo accetto.

Presidente. La Commissione?

Guicciardini, relatore. La Commissione nemo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

Saporito. Permetterà la Camera che io giustifichi la presentazione di questo mio articolo aggiuntivo, cui ha apposto la sua firma l'onorevole Mordini.

Non mi sono iscritto nella discussione generale, perchè ho creduto che non sia questo il momento di occuparci ampiamente dell'importantissima questione ferroviaria. Ogni giorno per un Parlamento ha le sue esigenze: nel periodo che noi attraversiamo, abbiamo la necessità di accelerare la soluzione della grave questione finanziaria; qualunque altra cosa che a questa questione non si riferisse sarebbe inopportuna e non attirerebbe la nostra attenzione.

Se mi avessi iscritto avrei risposto a coloro che nel corso della discussione finanziaria hanno parlato di ferrovie.

A tutti coloro che hanno sostenuto che l'Italia, nelle condizioni in cui si trova, per molto tempo non debba costruire un chilometro di ferrovie, avrei risposto che non è permesso mancare alle promesse delle leggi. Avrei dimostrato ciò che ha affermato ora il relatore della Commissione del bilancio, cioè che se dei 16,000 chilometri di ferrovie stabilite dalle leggi vigenti, 15,000 sono già costruiti, questi 15,000 chilometri non formano ancora una rete unica, ma una rete interrotta, che ha bisogno di molti anelli di congiunzione per potere rendere possibile un completo sviluppo del traffico e quindi quei proventi che la rete ferroviaria italiana dovrebbe dare e non dà ancora. Avrei risposto infine che la questione ferroviaria non si tratta con tanta leggerezza, come è stata trattata; che essa ha pure un carattere sociale: che non possiamo con semplici parole, con frasi rettoriche venire alla risoluzione di togliere intieramente il lavoro alle masse operaie del nostro paese, a quelle masse operaie, che, per mancanza di risorse, sono costrette ogni giorno ad esulare dal suolo della patria.

Ma su tutto questo ritorneremo a suo tempo, quando la questione ferroviaria verrà in discussione in questa Camera.

Volevo oggi limitarmi a riempire una lacuna, che, secondo me, e secondo il mio illustre amico, onorevole Mordini, presenta la

legge dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La legge Branca del 1892 obbligava il Governo, con l'articolo 3, a proporre una nuova legge entro un anno per provvedere alle costruzioni ferroviarie non ancora eseguite.

È passato il 1893; è passata una parte del 1894, ed il Governo italiano non si è data alcuna premura per soddisfare gli obblighi impostigli dalla legge, e oggi, presentandosi un disegno di legge di maggiori spese ferroviarie, che fa seguito alla legge del 1892 per i nuovi stanziamenti che si fanno oltre a quelli allora concessi per un certo numero di esercizi, non si tien affatto conto dell'obbligo imposto dal Parlamento sulle costruzioni da eseguirsi, nè si accenna ad una revoca o ad una proroga di esso.

Io e l'onorevole Mordini non abbiamo l'intenzione di dire al Governo italiano: eseguite subito la legge e fate quindi senza alcun ritardo ciò che l'articolo 3 della legge del 1892 vi impone. Desideriamo però proporre la proroga dell'articolo 3° della legge del 1892 ad altro tempo, a tempo più opportuno.

Con questo scopo ho presentato alla Commissione del bilancio un articolo aggiuntivo, che non ebbe con mio grande dispiacere il favore della maggioranza dei membri di quell'autorevole Giunta, ed ora mi son permesso presentarlo alla Camera insieme all'onorevole Mordini.

Col nostro articolo aggiuntivo non siamo venuti a domandare nuove costruzioni ferroviarie; non siamo venuti a chiedere che si costruiscano senza alcun ritardo le linee già votate e finora trascurate: non essendo state revocate le leggi vigenti sulle costruzioni ferroviarie, siamo venuti a proporre che almeno si proroghino gli effetti della legge del 1892 riguardanti le linee non ancora costruite per non far credere alle popolazioni, dopo i discorsi che si sono fatti in questa Camera nella occasione dei provvedimenti finanziari, che il Governo sia consenziente con coloro che di lavori ferroviari in Italia non vogliono sentir più parlare.

Il ministro però, oggi, dopo che altri oratori hanno parlato su questa questione, ha fatto delle dichiarazioni che a me paiono sufficienti. È vero che le dichiarazioni dei ministri hanno minore importanza di un articolo di legge; ma noi vediamo che qualche volta anche

gli articoli di legge valgono meno delle parole dei ministri.

Io e l'onorevole Mordini riteniamo l'onorevole Saracco un ministro il quale lealmente mantiene le sue promesse: prendiamo quindi atto delle sue formali promesse, sicuri che, dopo ciò che egli ha dichiarato, non curandosi di tutto ciò che si è detto in questa Camera nei giorni scorsi, tenendo presente la situazione finanziaria del nostro paese, provvedendo alle costruzioni ferroviarie con quei mezzi che non gravino oggi il bilancio ma lo gravino negli anni avvenire con interessi e rate di ammortizzazione, adempirà scrupolosamente al suo dovere.

Prima però di finire ho bisogno di rispondere a parole inopportunamente pronunziate oggi in quest'Aula dal mio carissimo amico onorevole Franchetti.

Egli ha detto che aveva un sentimento di profonda vergogna nel vedere, all'indomani del voto sui provvedimenti finanziari, risolvere la questione delle nuove costruzioni ferroviarie.

Non comprendo questo pensiero, questo sentimento dell'onorevole Franchetti. Il Parlamento oggi parla d'imposte, domani parla di costruzioni; oggi parla di sicurezza pubblica, domani parla di leggi sociali. L'obbligo nostro è di occuparci sempre di ogni sorta di questioni che riguardano i grandi interessi nazionali.

Del resto potrei dire anche che quando si parla d'imposte bisogna ricordare alle popolazioni tutto ciò che ha fatto o farà lo Stato in beneficio della pubblica economia. Ma lasciamo andare tutto questo. Mi limito a dire all'onorevole Franchetti che egli ha voluto fare il Catone con poco riguardo per coloro che sono intervenuti in questa discussione ferroviaria richiamando il Governo ai suoi doveri. Per parte mia respingo le osservazioni fatte dall'onorevole Franchetti. Ho votato le imposte, perchè le ho credute urgenti per la finanza del nostro paese; oggi propongo che siano prorogate per qualche tempo ancora le promesse fatte dalle leggi passate e quindi l'obbligo imposto al Governo dalla legge del 1892, perchè ciò facendo adempio anche ad un altro dovere che ho qual rappresentante della nazione.

L'onorevole Franchetti sa che io non ho mai parlato qui per interessi di collegio, quantunque anche gli interessi di collegio siano

legittimi: non ho mai parlato qui per la costruzione di tale o tale altra ferrovia. La linea ferroviaria che da tanti e tanti anni si avrebbe dovuto costruire nella mia regione, non è stata concessa nel 1888, perchè io ho pregato allora l'onorevole ministro Saracco di non firmare il contratto che egli aveva fatto con la Società Sicula: credevo che quella ferrovia costasse 20 o 30 milioni di meno di quanto il Governo accordava a quella Società. Credo però di avere il diritto oggi, quando si discute sopra gravi interessi generali del paese, di dire la mia parola senza dar ragione all'onorevole Franchetti di fare osservazioni inopportune e strane.

Respingo dunque le parole dell'onorevole Franchetti e credo di interpretare il sentimento di tutti coloro che hanno oggi parlato di ferrovie, che hanno cioè parlato di un grave interesse di Stato, respingendole con tutta la forza dell'animo mio anche per loro.

Ritiro la mia proposta, fiducioso nella dichiarazioni chiare e precise dell'onorevole Saracco, ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Una parola sola. L'onorevole Saporito ha detto pur dianzi che aveva presentato l'articolo, al quale pare che presentemente abbia rinunciato, perchè il Governo si era taciuto circa la promessa data con la legge del 1892. Ora non è così. Nella relazione che precede il disegno di legge, presentata dal ministro del tesoro e da me, si è detto che per talune costruzioni dovevamo chiedere venia se per difetto di notizie tecniche non si poteva ancora assolvere la promessa data con la legge dell'aprile 1892. Intanto, soggiunge la relazione, la posizione si farà più chiara ed il Governo prenderà consiglio dalle circostanze per elaborare un piano completo da presentare al Parlamento. Ora aggiungo, che ci sia o non ci sia l'articolo aggiuntivo proposto dal deputato Saporito, e da altri, il Governo intende mantenere fede alla promessa data con la legge del 1892; promessa data col consenso di quegli, che allora era presidente del Consiglio, il marchese Di Rudini. Ed io dichiaro ancora una volta che nel momento presente il Governo intende fare ciò, che sta scritto nell'articolo che aveva presentato l'onorevole Saporito. Dopo ciò, lo ringrazio di avere ritirato la sua proposta. (*Bravo! Bene!*)

All'onorevole Sacchi che mi parlò della linea di Cremona parmi aver risposto prima, che le cose non si possono lasciare lungamente nello stato in cui si trovano, ed all'onorevole Levi amo dichiarare che acconsento in massima alle cose svolte nel suo ordine del giorno, che io mi propongo di tenere nel massimo conto.

Presidente. In principio della prossima seduta pomeridiana si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Risultamento di votazioni.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Provvedimenti per l'esecuzione della legge 15 giugno 1893, n. 294.

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	173
Voti contrari	42

(La Camera approva).

Convenzione sulla vertenza per eccesso d'estimo e contributi idraulici in provincia di Mantova.

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	176
Voti contrari	39

(La Camera approva).

Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1893-94.

Presenti e votanti	214
Maggioranza	108
Voti favorevoli	170
Voti contrari	44

(La Camera approva).

Osservazione del deputato Agnini.

Agnini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Agnini. Signor presidente, desidererei sapere, se da Lei, evidentemente mosso dall'affettuosa preoccupazione di salvaguardare la integrità personale di noi deputati, sia stata provocata la disposizione che in piazza di Montecitorio non possano rimanere riunite quattro persone.

Ieri, nel pomeriggio, mi trovavo in piazza di Montecitorio con quattro o cinque amici, persone stimabilissime, a conversare, quando, ad un tratto, mi sentii investito in malo modo da una persona, che poi seppi essere un funzionario di pubblica sicurezza, il quale, spalleggiato da altri sei o sette, pretese che si sgombrasse di lì, perchè, così ci dissero, non si può sulla piazza formare crocchio.

Almeno lo avessero fatto con modi cortesi: la cortesia, dice Monsignor Della Casa, costa così poco!

Ma invece, poichè io non declinai subito la mia qualità di deputato, corsi quasi rischio di essere tradotto in questura, essendomi permesso di osservare che coi cittadini dovevansi usare maniere più corrette.

Ora io domando se Ella, signor presidente, abbia provocato questa misura per la sicurezza personale dei deputati.

Non discuto sulla legalità di tale provvedimento, nè sull'opportunità di esso: credo però che sia bene che la cosa venga a conoscenza del pubblico, perchè non accada ad altri quello che ieri accadde a me ed ai miei amici.

Presidente. Onorevole Agnini, se questo le fosse accaduto dentro il palazzo di Montecitorio, Ella avrebbe ragione di rivolgersi a me, perchè è mio dovere esercitare un'azione di vigilanza entro il palazzo di Montecitorio. Ma fuori, sulla piazza, non devo nè posso esercitare nessuna azione.

Del resto, sono dolente del fatto che le è accaduto.

Agnini. A questo proposito io aveva presentato un'interrogazione, perchè speravo che il presidente del Consiglio mi avrebbe risposto subito.

Ripeto che, se questa disposizione venne data, sarebbe contraria alla legge; ad ogni modo bisognerebbe fosse portata a conoscenza del pubblico, affinchè i cittadini, avvisati, si guardassero dal riunirsi in tre o quattro sulla piazza di Montecitorio.

Deliberazioni sull'ordine del giorno.

Rampoldi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Rampoldi. Propongo che domani la Camera tenga seduta nel pomeriggio per discutere il disegno di legge sul Monte delle pensioni per i maestri elementari. *(Si! si!)*

Pozzo. Chiedo di parlare.

Presidente. Che cosa vuole Lei?

Pozzo. Se mi dà facoltà di parlare dirò che cosa voglio! (*Conversazioni*).

Presidente. Ma facciano silenzio! Che cosa vuole l'onorevole Pozzo?

Pozzo. Se mi dà facoltà di parlare parlerò.

Presidente. Ma parli!

Pozzo. Se domani la Camera tiene seduta, pregherei di iscrivere nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge sul matrimonio degli ufficiali.

Presidente. Onorevole Pozzo, la Camera ha già deliberato che questo disegno di legge si discuterà dopo i bilanci.

Pozzo. Poichè si tiene domani una seduta pomeridiana pel disegno di legge sul Monte pensioni dei maestri, mi pare si possa mettere anche questa legge nell'ordine del giorno!

Pelloux. Non è una legge, che possa esser discussa in due minuti!

Presidente. Dopo il Monte pensioni, vengono altri due disegni di legge, che hanno anche tratto all'insegnamento. Non deroghiamo a deliberazioni già prese, e non facciamo confusioni!

Pozzo. Permetta, signor presidente...

Presidente. Ma sono sei ore che sono qua! È inutile!

Pozzo. Si tiene seduta per un disegno di legge, che non è ancora iscritto nell'ordine del giorno, mentre questo è già iscritto nell'ordine del giorno!

Faccio formale proposta!

Presidente. Va bene; porrò a partito la sua proposta; ma questo significa veramente voler far confusione! (*Si ride*).

Imbriani. Chiedo di parlare.

Pozzo. Ma, onorevole presidente, non so perchè Ella usi verso di me un trattamento cosiffatto!

Presidente. Ma quando si pensa che son qui da tante ore, bisogna anche avere un po' di discrezione!

Ha facoltà di parlare, onorevole Imbriani.

Imbriani. Mi affido alla imparzialità e alla cortesia dell'onorevole presidente perchè la legge sul matrimonio degli ufficiali, sulla cui importanza consento pienamente col collega Pozzo, sia discussa prima che noi ci separiamo per le vacanze estive.

Presidente. Ma ora devo interpellare la Camera sulla proposta dell'onorevole Pozzo...

Pozzo. No, onorevole presidente; la ritiro, associandomi alla raccomandazione dell'onorevole Imbriani.

Presidente. Possono esser sicuri che, per quanto dipende da me, quel disegno di legge sarà discusso prima delle vacanze. Ma naturalmente è la Camera che delibera; e perciò appunto era mio dovere di ricordare che la Camera ha già stabilito di rimandare la legge sul matrimonio degli ufficiali a dopo i bilanci.

Per ora lasciamo stare le cose come sono; a suo tempo destineremo a questo argomento qualche seduta antimeridiana. Del resto, onorevole Pozzo, io non intesi dire a lei cosa men che gradita. Ma chi dirige i lavori della Camera, deve avere un concetto circa l'ordine dei lavori, e bisogna bene che gli sia dato di svolgere questo concetto. Senza di ciò, si ingenererebbe una confusione indescrivibile, della quale poi porterei la pena io, che per sei ore al giorno, devo star qui a dirigere le discussioni.

Voci. Ha ragione, ha ragione! È vero!

Pozzo. Onorevole presidente, chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pozzo. Onorevole presidente, Ella sa quanta stima e quanto affetto io nutra per lei; quindi, se per mala ventura mia, avessi pronunziato qualche parola, che abbia potuto parere non riguardosa, voglia ritenerla, ne la prego caldamente, come non pronunziata.

Presidente. Anche da parte mia, onorevole Pozzo, la prego di dimenticare qualche atto di vivacità, che potesse essermi sfuggito. (*Bene! — Applausi*).

Dunque io propongo di tener seduta domani nel pomeriggio per votare a scrutinio segreto la legge approvata oggi per alzata e seduta, e per discutere il progetto sul Monte pensioni per i maestri elementari, e inoltre due altri disegni di legge attinenti anche alla pubblica istruzione. Se poi rimarrà tempo, passeremo alla discussione in seconda lettura del disegno di legge sugli esplosivi; altrimenti destineremo a questo argomento le sedute antimeridiane.

(*Rimane così stabilito*).

Imbriani. Il matrimonio deve venir prima degli esplosivi! (*ilarità*).

Interrogazioni.

Presidente. Comunico alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze circa le disposizioni date per introdurre l'uso del sale marino in quelle regioni dove si fa uso più igienico del sale minerale.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno per conoscere quali disposizioni intenda prendere per garantire ai cittadini di ogni parte d'Italia l'esercizio della vendita di vino o di altri prodotti in tutti i Comuni dello Stato.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno circa la condotta dell'agente demaniale straordinario di Muro Lucano.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il ministro della marina per aver notizie della morte del sotto capo elettricista Oreste Ciccillato imbarcato sul *Dandolo* di stazione a Palermo.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'Interno circa l'andamento dell'amministrazione di Pescosolido. »

« Imbriani-Poerio »

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno per conoscere le cagioni dell'arresto del cittadino Eugenio Linguanti di Modica. »

« Imbriani-Poerio »

« Il sottoscritto interroga il ministro di grazia e giustizia per conoscere se la giustizia proceda regolarmente contro tutti i responsabili della rovina della Banca di Vico Gargano.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici se, di fronte alle condizioni del porto di Brindisi, creda di sollecitarne i lavori occorrenti.

« Monticelli. »

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, sul ritardo nella pubblicazione del Decreto, che approva la istituzione di una Cassa de-

stinata ad aiutare gli operai addetti all'industria dei marmi nelle disgrazie sul lavoro, istituzione che fu promossa dal generale Heusch e discussa e approvata dagli industriali carraresi.

« Pellerano. »

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

L'onorevole Rampoldi ha presentato una proposta di modificazione al regolamento della Camera, che sarà trasmessa alla Commissione del regolamento.

La seduta termina alle 19.15.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Per maggiori spese di ferrovie complementari e riparto per gli esercizi 1893-94 e 1894-95. (313).

2. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge:

3. Modificazioni alla legge 23 dicembre 1888 sul Monte Pensioni dei maestri elementari. (371)

4. Provvedimenti a favore dei professori di materie scientifiche nei ginnasi (*Urgenza*). (396).

5. Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 140,509.20 su alcuni capitoli e di diminuzioni di stanziamenti per lire 86,750 su altri capitoli del bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1893-94. (314).

6. Seconda lettura del disegno di legge: Sulle materie esplosive. (349) (*Urgenza*).

Discussione dei disegni di legge:

7. Sui matrimoni degli ufficiali del Regio Esercito. (347)

8. Conversione in legge del Regio Decreto 10 agosto 1893, n. 492, che approva la tabella con la quale è determinata l'assimilazione degli impiegati retribuiti ad aggio ed altri proventi agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione centrale. (282)

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

10. Modificazione della legge 23 luglio 1881, n. 333, relativa alla costruzione di opere stra-

dali ed idrauliche. (147) (*Proposta d'iniziativa parlamentare*)

11. Miglioramento agrario nell' isola di Sardegna. (321)

12. Sulla precedenza obbligatoria del matrimonio civile al religioso. (108)

13. Disposizioni per l'esercizio della caccia. (168-187)

14. Modificazioni al 5° capoverso dell'articolo 6 della legge 13 maggio 1877 sulle incompatibilità parlamentari. (341 e 341 bis)

15. Conversione in legge del Regio Decreto 27 febbraio 1894 circa il cambio dei biglietti di Banca fra gli Istituti di emissione. (318)

16. Nuove disposizioni sulla commutazione ed affrancazione delle decime ed altre prestazioni fondiari perpetue. (172)

17. Per prefiggere un termine all'esercizio delle azioni di rivendicazione e di svincolo dei beni costituenti la dotazione dei benefici e cappellanie di patronato laicale soppressi con le leggi anteriori a quella del 15 agosto 1867, n. 3848. (336)

18. Concessione al Governo di poteri straordinari per la riforma dei pubblici servizi. (299)

19. Sul lavoro delle donne e dei fanciulli. (242)

20. Aggregazione del Comune di Novi al circondario di Modena per gli effetti amministrativi e finanziari. (219)

21. Lavori e provviste per le strade ferrate in esercizio. (315)

22. Conversione in legge del R. Decreto

20 dicembre 1893, col quale è approvato il regolamento per la vigilanza sulla circolazione e sugli Istituti di emissione. (290)

23. Approvazione della spesa straordinaria di lire 72,000 per la costruzione di una travata metallica pel ponte sul fiume Adda sopra Grosio, in provincia di Sondrio, da inserirsi in un nuovo capitolo del bilancio dei lavori pubblici 1894-95 e diminuzione di stanziamento per somma uguale sul capitolo 22 del bilancio predetto. (387).

24. Disposizioni relative alle Società cooperative costituite a scopo di beneficenza. (141)

25. Trattato di commercio e di navigazione con la Spagna. (292)

26. Aggiunte e modificazioni alla legge del 27 maggio 1875 che istituì le Casse postali di risparmio. (249)

27. Correzione di un errore nel testo della legge di pubblica sicurezza. (388)

18. Provvedimenti per liquidare i residui crediti del Demanio per capitale d'affranco degli oneri gravanti le terre del Tavoliere di Puglia e delle Tre popolazioni (323) (*Urgenza*).

29. Modificazione alla circoscrizione giudiziaria e amministrativa dei mandamenti di Rivalta-Bormida, di Ponzone e di Acqui (385).

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

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

