

## XXVI.

1<sup>a</sup> TORNATA DI LUNEDI 8 LUGLIO 1895

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHINAGLIA.

## INDICE.

## Disegno di legge:

Bilancio dei lavori pubblici (*Seguito della discussione*) . . . . . Pag. 757

## Oratori:

AGNINI . . . . .	763-69
CALVI . . . . .	763-67
CAMERA . . . . .	778F 78G
CAROTTI . . . . .	759-67-70
DE AMICIS . . . . .	778
DE BLASIO L. . . . .	763-69
DE MARTINO . . . . .	778F
EPISCOPO. . . . .	763-67
LOVITO . . . . .	776
MERCANTI . . . . .	778E
MICHELOZZI . . . . .	772
OMODEI . . . . .	757
ROMANO . . . . .	775
	777-78-78D
SARACCO, ministro dei lavori pubblici . . . . .	758
	764 69-72-74-75-76-77-78-78c-78F-78G
TINOZZI . . . . .	775
TRIPEPI D. . . . .	773-74

La seduta comincia alle 10,5.

**Borgatta**, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

### Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96.

La discussione rimase sospesa al capitolo 46, che fu approvato.

Capitolo 47. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 1,430,000.

Onorevole Cafiero, ha facoltà di parlare.

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

Onorevole Omodei, ha facoltà di parlare.

**Omodei.** Ho domandato di parlare su questo capitolo per fare una raccomandazione ed una proposta.

L'onorevole ministro ha provveduto a che sia estirpata una roccia subaquea nel porto di Augusta, e stanzierà nella parte ordinaria del bilancio i fondi necessari. E per questo non debbo che ringraziarlo da un canto e pregarlo dall'altro, che si affretti a far cominciare i lavori di estirpamento della roccia.

Ma nello stesso porto di Augusta si deplora un inconveniente, cioè il non completamento della banchina così detta del lazzeretto. L'onorevole ministro, preoccupato anche di questo bisogno ha mandato una Commissione perchè constatasse l'entità del lavoro che rimane a fare. Quella banchina del porto fu cominciata da due punti estremi; ed i lavori erano eseguiti con grande rapidità onde evitare che l'inverno susseguente potesse distruggere o danneggiare i lavori fatti. Giunti però i due tronchi a 15 metri circa di distanza, i lavori furono sospesi.

Questa interruzione dei lavori non è addebitabile all'onorevole Saracco, il quale anzi ha mandato, come ho già detto, sul posto una

Commissione perchè vedesse quel che rimaneva a fare per riallacciare questi due tronchi di banchina.

Certe opere portuali, quando sono cominciate, debbono sollecitamente avere il loro compimento; ed io non posso che lodare un brano della relazione, ove, trattandosi di spese riguardanti porti, spiagge e fari, è detto così:

« A proposito delle spese di cui trattasi, la Commissione deve osservare che non sarebbe buon criterio economico il ritardare il compimento di quelle opere portuali, che già iniziate possono subire notevolissimi deterioramenti per rimanere incomplete ed esposte alle offese del mare. In questo caso l'economia del momento si traduce in danno reale, e nella certezza di una maggiore spesa futura. Laonde sarebbe miglior consiglio applicare al compimento di tali opere almeno quei fondi che l'amministrazione crede di potere risparmiare sulle previsioni già introdotte nel bilancio. »

È vero che per ragioni di ristrettezza e di economia, nell'anno scorso si è fatto nulla nella banchina del porto di Augusta. Ma osservo che se, immediatamente, non si ricongiungono quei due tronchi, avverrà che per fare oggi l'economia di una spesa di 50,000 lire ne dovrete sostenere una di 200,000 o 300,000 nell'anno venturo, se si lascia passar sopra ancora un inverno. Difatti ho dovuto osservare che il danno cagionato a quella banchina, dall'agosto 1894 al maggio 1895, è di circa 20,000 lire. Dunque, se avrete perduto del tempo, avrete un danno superiore alle lire 50,000, cioè 200 o 300.000 lire, cioè avrete perduto il lavoro già fatto. Io propongo quindi al capitolo 47 un aumento di stanziamento di 50,000 lire, appunto per quell'opera; propongo cioè che il capitolo sia portato da 1,430,000, a 1,480,000.

E ricordando ancora una volta ciò che ha fatto la Commissione mandata in Augusta dall'onorevole ministro, da un rapporto ufficiale mi risulta: « Una Commissione governativa ha avuto l'incarico di esaminare, ed ha avuto campo di riconoscere i seri danni arrecati alla Banchina del Lazzaretto dalla mareggiata degli ultimi cattivi tempi. »

« La detta Commissione, d'accordo con tutti gli intendenti della materia, si è anche convinta che, ad evitare tali continui danni, necessita l'allacciamento dei due tratti di banchina ivi esistenti, talchè, avendosi la solu-

zione di continuità, i marosi non hanno presa, come attualmente, all'estremità dei tratti esistenti. »

Vista quindi la necessità di portare a compimento quelle banchine, io insisto a che il capitolo sia aumentato di cinquantamila lire.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Pregherei l'onorevole Omodei a ritirare la sua proposta e ciò per la buona ragione, che in bilancio abbiamo dei fondi anche per il porto d'Augusta, se occorre per compiere l'opera da lui desiderata e che io riconosco assolutamente necessaria. Che se poi coi fondi del bilancio attuale in corso non si potesse provvedere, io gli do l'affidamento che nella proposta di bilancio per l'esercizio 1896-97 sarà messa una somma anche maggiore per fare l'opera adesso desiderata.

Quanto alla sistemazione delle roccie nel porto di Augusta, che è stata deliberata dal Parlamento e che venne proposta egualmente dal Ministero, io accetto la sua raccomandazione di affrettare i lavori, perchè sono perfettamente d'accordo e con lui e con l'onorevole Commissione, che, una volta cominciati i lavori, bisogna portarli a compimento, specialmente in materia portuale, perchè avviene spesso che una buona mareggiata porti via i lavori, per i quali si sono spesi molti denari, senza che se ne possano raccogliere i frutti.

Posto ciò e poste le sue considerazioni, io la pregherei di ritirare la sua proposta, perchè le dico schiettamente, che io non sono disposto ad accettare nessun aumento alla proposta del bilancio.

**Presidente.** Onorevole Omodei io credo, che Ella possa adattarsi alla proposta del ministro, anche perchè la sua proposta non può aver luogo, non essendo firmata da dieci deputati.

**Omodei.** In seguito alle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici così rassicuranti, ritiro la mia proposta.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni in contrario, s'intende approvato il capitolo 47 nella somma di un milione e 430 mila lire.

Capitolo 48. Escavazione ordinaria dei porti, lire 2,830,000.

Capitolo 49. Assegni, indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario addetto alla manutenzione,

riparazione e alla escavazione ordinaria dei porti, lire 194,700.

Capitolo 50. Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 26,500.

Capitolo 51. Pigionii pel servizio dei porti e dei fari (*Spese fisse*), lire 1,500.

Capitolo 52. Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali (*Spese fisse*), lire 770,000.

Capitolo 53. Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 60,000.

Capitolo 54. Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (*Spese fisse*), lire 342,000.

Capitolo 55. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato *F*, e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 85,000.

Capitolo 56. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio Decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 65,000.

Capitolo 57. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 58. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 820,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carotti.

**Carotti.** Con religiosa attenzione ho ascoltato nella discussione generale la risposta data, con cortesia innata e con abilità, ma che a me parve poco esauriente, dall'onorevole ministro al collega Attilio Luzzatto, sulla inattività dell'Ispettorato ferroviario.

L'Ispettorato ha degli uffici delicati importantissimi, a norma delle convenzioni ferroviarie. Esso ha il dovere di tutelare il patrimonio ferroviario, che è patrimonio del Governo; deve estendere la sua ispezione non soltanto sul modo con cui si esercitano le ferrovie, con cui si tratta questo patrimonio, ma anche sopra quelle che chiameremo, con linguaggio agrario, le scorte vive, che il Governo ha consegnato con le convenzioni, alle Società private, alla Mediterranea e all'Adriatica.

Mi si permetta che io chiami scorte vive precisamente quegli impiegati in numero di

106,000, secondo la statistica del Bodio, e che furono ceduti col materiale fisso e mobile.

L'unica salvaguardia delle malaugurate (come furono e sono chiamate da eminenti statisti) convenzioni fu l'istituzione dello Ispettorato, il quale avrebbe dovuto, come il collegio degli arbitri, essere il correttivo di quelle convenzioni.

Il collegio degli arbitri fu ed è riscontrato da tutti un errore, sarebbe stato più conveniente e più razionale il devolvere la risoluzione di ogni vertenza al Consiglio di Stato, di cui oggi la competenza spetterebbe alla IV Sezione.

Il collegio degli arbitri ha fatto cattiva prova, ma pur troppo fino a quando non si penserà a presentare qualche nuova proposta di legge che lo sopprima, bisognerà tollerare anche codesto errore, che ci hanno imposto quelle convenzioni ferroviarie che con roventi parole bollava quell'anima disdegnosa di Alfredo Baccarini.

L'Ispettorato ferroviario poi è venuto meno assolutamente al suo compito, all'ufficio suo, giacchè pare, a mio modesto avviso, essere assai importante di ispezionare diligentemente in qual modo le Società ferroviarie, e soprattutto la Mediterranea, facciano uso non soltanto delle scorte morte, materiale fisso e rotabile, ma anche delle scorte vive, che sono gl'impiegati.

Le Società hanno provocato e provocano continue lagnanze e dal pubblico e dal suo personale.

Anzitutto vi sono lagnanze continue dei commercianti per mancanza di carri per le mercanzie — lo dicano i genovesi; lagnanze del pubblico, il quale trova il materiale rotabile in deplorabile disordine, ed insufficiente; lagnanze continue di tutti coloro i quali si servono delle ferrovie, perchè trovano che il servizio è ordinato in modo da non corrispondere per nulla, anche per ciò che riguarda agli orari, ai bisogni del pubblico.

Quindi si può davvero paragonare le Società ferroviarie, soprattutto la Mediterranea, a quei cattivi conduttori di fondi che sfruttano il patrimonio loro affidato, lo isteriliscono. Oggi ne vediamo tutte le tristi conseguenze, ma assai peggiori le rileveremo nel di della riconsegna.

Intanto, che ha fatto o che fa l'Ispettorato per impedire questi abusi, per porre rimedio a siffatti gravi inconvenienti? Nulla.

Fu detto sabato scorso dall'onorevole ministro che nulla egli poteva contro una Società, la quale alla fine era una Società privata. Ma, onorevole ministro, io le ricordo che l'impiegato ferroviario è considerato come un pubblico funzionario, e resta così maggiormente gravata la sua responsabilità di fronte al Codice penale. Ne ha quindi tutti gli svantaggi senza gli utili. E non è vero che non vi sia un grande misterioso nesso fra il Governo e le Società ferroviarie. L'onorevole Saracco lo ignorerà, ma io gli posso assicurare che fra Governo e Società vi sono intimi rapporti, soprattutto nel momento delle elezioni.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Mai più!

**Carotti.** Ella lo ignorerà e potrà farne ricadere la responsabilità sul presidente del Consiglio; ma finchè Ella porta, qual Cireneo, la sua croce del potere, deve condividere la responsabilità dei fatti che si compiono dal Ministero di cui Ella fa parte. Non amo parlare senza avere le prove, e prove gliene posso dare quante ne desidera.

Durante il periodo delle elezioni, le Società ferroviarie assecondano le domande del Governo con traslochi improvvisi di impiegati, sotto pretesto di servizi speciali, e con altre compiacenti disposizioni.

Potrei citare ispettori e capi stazione costringenti gli impiegati a votare per candidato governativo; potrei dire di treni vuoti manovrati per impedire ai ferrovieri di accedere alle urne, di sotto prefetti ingiungenti di non lasciar partire impiegati.

Onde io mi domando se tutto questo sia conforme al principio della libertà che dovrebbe vigere in Italia, se tutto ciò non sia aperta violazione del diritto comune. E dinanzi a tutto ciò che fa l'Ispettorato delle ferrovie?

Il ministro ha detto che l'Ispettorato ha funzioni speciali che egli crede utili, aggiungendo che egli poi non ha colpa se l'Ispettorato certe cose non vede e non vi provvede. Ma allora chi dovrà ridurre al dovere l'Ispettorato?

Intanto nessuna Società in Italia ha dato mai tanto lavoro ai tribunali e speso tante centinaia di migliaia di lire in liti quanto le ferroviarie. Diguisachè si può con certezza asserire che con la metà di quei quattrini avrebbero potuto accontentare tutte le giuste richieste dei loro impiegati. Invece si

sostengono litigi che si perpetuano per tutti gli stadii della giurisdizione; liti che continuano anche quando i giudicati non lasciano dubbio alcuno sul torto delle Società, liti che queste tuttavia si ostinano a proseguire contro ciascun individuo, onde defatigarli, stancarli, indebolirli, perchè la nostra procedura impedisce le cause collettive. Ed allorquando l'onorevole ministro diceva che, se la Cassazione avesse dato un responso contrario alle Società, queste si sarebbero affrettate a compiere l'obbligo loro, forse egli non era bene informato.

Egli forse ignora che, per diverse e varie questioni ferroviarie, il Supremo magistrato si è già pronunziato, mentre le Società non se ne danno per intese ed usano di tutta la loro forza e prepotenza per impedire che l'impiegato faccia valere il suo diritto con minacce di traslochi costosi, di degradazioni e di licenziamenti illegali.

E perchè non si creda che io parli a vuoto, accennerò subito a quella causa che sollevò già grande rumore, a quella causa che fu detta della massa vestiario. La Corte di Cassazione emanò in proposito una sentenza che non lascia più alcun dubbio: la Società Mediterranea deve rifondere pei suoi impiegati le somme che ingiustamente si trattene. Nè si creda che gli aventi diritto siano in piccolo numero: sono 20,000 e più gli interessati che percepivano dalle 40 alle 50 lire semestrali, e che oggidì hanno diritto di esigere anche le quote arretrate. Ma l'Amministrazione se ne ride, come si ride degli 800 atti di citazione, che significano ottocento sentenze, con quale utile poi dell'amministrazione della giustizia in genere, impegnata in tutte queste liti, è facile di prevedere.

Ebbene, perchè resta impassibile, inattivo l'Ispettorato? Non è lui che deve proteggere queste povere scorte vive? Non è lui che deve fraporsi, e richiamare le Società sfruttatrici al loro dovere?

Oramai, e non a torto, è invalsa la credenza generale che le Società ferroviarie sono al disopra del Governo perchè non hanno controllo alcuno, nè alcuna responsabilità, mentre invece il Governo, alla fin fine, una certa responsabilità di fronte al Parlamento ce l'ha. Proseguo sempre negli esempi.

Fu affermato solennemente che erano stati presentati gli organici degli impiegati. Ma non era conforme al vero. All'Ispettorato fu



presentata una specie di tabella che era dovere suo di respingere perchè quella non era una pianta organica, tanto che dalla stessa Corte d'appello fu riconosciuto non avere alcun serio valore.

Nè basta. Si agita ancora un terzo importante litigio, quello del diniegato aumento di stipendio alla categoria dei ragionieri: si tratta di qualche centinaio di migliaia di lire e l'Amministrazione ferroviaria continua nella sua via di litigi individuali, costosi, accascianti, mentre poi sotto mano, conscia del suo torto, cerca di fare delle indegne transazioni, sorprendendo così il povero impiegato costretto a bere o ad affogare, ad accettare quanto gli viene offerto onde non restar vittima di ciò che si può certamente chiamare un vero furto legale a suo danno; perchè l'aumento di stipendi non è, come si osò affermare nelle assemblee degli azionisti ferroviari, una donazione, una regalia, è una parte integrante del contratto di locazione d'opera, fatto dall'impiegato nell'assumere il servizio.

Non parlo delle cause di infortuni, dove le Società cercano di defatigare quei disgraziati che lasciano qualche membro del loro corpo durante il loro servizio, non parlo delle cause di indennizzi dove si mercanteggia avaramente alla povera vedova, ai poveri orfani la vita perduta sul campo del lavoro da qualche disgraziato ferroviere; questo mi trarrebbe troppo lungi; e, d'altra parte, l'Ispettorato non potrebbe forse intervenire, se non con delle raccomandazioni, il che, bene inteso si guarda bene di fare.

Ma ciò che è assolutamente enorme, e per cui credo che tutti i miei colleghi che hanno qui la cortesia di ascoltarmi vorranno continuarmi ancora per poco la loro benevola attenzione, è la causa della Cassa pensioni.

Io potrò dir loro cose non totalmente nuove ma che possono interessarli assai, e certe cose potrò loro raccontare del tutto forse fin qui ignorate.

Sabato, dal distinto professore Cogliolo, onore del foro e dell'Università genovese, fu discussa questa causa avanti alla Cassazione di Roma. Si tratta di 185 milioni che mancano nella Cassa pensioni degli impiegati ferroviari!

I miei onorevoli colleghi si meraviglieranno che, con un'Ispettorato che funziona da dieci anni circa, non siasi rilevato questo

*deficit* prima. Nè l'onorevole ministro potrà negare che realmente esista, giacchè ho la fortuna di possedere il documento che lo comprova, documento fin qui ignorato dalla Camera, ma che però l'onorevole ministro non ignora.

Nella sua alta onestà confido non vorrà l'onorevole ministro smentirmi che sono appunto 185 milioni che mancano alla Cassa pensioni degli impiegati ferroviari. Comprendo come quest'annuncio debba impressionare il Parlamento: giacchè non si saprà, in avvenire, come far fronte ai sacrosanti impegni presi di assicurare una ben guadagnata pensione a tanti disgraziati impiegati in caso di vecchiaia o di inabilità al lavoro.

**Presidente.** Onorevole Carotti, mi pare che Ella vada spaziando un po' troppo largamente, sui diversi servizi ferroviari e però la prego di attenersi più strettamente al capitolo in discussione.

**Carotti.** Accetto, onorevole presidente, la sua raccomandazione; mi conceda benevolo compatimento giacchè sono nuovo alle discussioni, che forse mi possono trarre un po' lungi dal campo, benchè a me paia il contrario, per l'importanza dell'argomento; ma debbo osservare che, allorquando io chiesi di parlare nella discussione generale (ed io volevo appunto prendere la parola allora, perchè, come osserva qualche collega, era forse il momento più opportuno), fui pregato per la tarda ora di rimandare ai capitoli quel che allora voleva dire...

**Presidente.** Va bene; ma procuri di essere succinto.

**Carotti.** Dunque, ricerchiamo le principali cause di questo enorme disavanzo di 185 milioni, cause che sono molteplici, ma che hanno la loro principale origine da sbagliati calcoli, e soprattutto da abusivi collocamenti in pensione. Altro che restringere la discussione! Parmi che sia molto importante, a questi lumi di luna delle finanze italiane, il dover indagare su chi ricada la responsabilità del disavanzo, il come ed il perchè di questo disavanzo, e se chi deve rifonderlo siano le Società od il Governo.

Lo ripeto. Per le indagini da me fatte, credo di non errare affermando che una delle principali cause si è appunto quella di abusivi collocamenti in pensione d'impiegati ancor vegeti e robusti ed atti al loro ufficio. Ma siccome la Mediterranea e l'Adriatica ci ten-

gono assai ad economizzare il più possibile sul personale, fino a togliere quello strettamente necessario, così ne mettono molto a riposo; con duplice loro vantaggio: creano, occorrendo, posticini pei favoriti: risparmiano e mettono a carico dell'erario pubblico il grave ed aumentante pondo delle pensioni, poichè la Cassa di servizio delle pensioni è ben distinta dalla cassa dell'Amministrazione. Ecco quindi che noi intanto ci troviamo nel grave pericolo di dovere un giorno o l'altro poi vedere il ministro dei lavori pubblici venir davanti alla Camera a dire: badate che noi non possiamo più far fronte agli impegni sacrosantamente assunti verso gli impiegati.

È vero che da circa 10 anni questi poveri impiegati, che per di più sono dipinti come anarchici, come turbolenti, e come contrarii all'ordine di cose costituito, pagano già il 4 e mezzo per cento di ritenuta per la Cassa pensioni, mentre invece gli altri impiegati dello Stato pagano soltanto il 3 per cento. Onorevoli colleghi, anche per questo non sono essi meritevoli di qualche riguardo? non sono meritevoli delle vostre cure, delle attenzioni vostre?

Ma nessun lagno muovono i poveri impiegati ferroviari sopra questa ritenuta più gravosa; essi non chiedono che quanto fu convenuto nella loro locazione d'opera; essi chiedono di potere, dopo tanti sacrifici, dopo una vita piena di pericoli individuali e di gravi responsabilità di fronte al Codice penale, nella loro vecchiaia provvedere al loro mantenimento; avere la sicurezza che alle loro vedove, ai loro figli minorenni non manchi il pane quotidiano. Si è mai sentito l'Ispettorato occuparsi di tutto ciò?

Eppure esso costa, badando ai varii capitoli che lo riguardano, circa un milione all'anno: cifra non certo disprezzabile. Ma se a nulla serve, se così bene tutela il patrimonio ferroviario dello Stato, e gl'impiegati che vi sono addetti, io domando se non sia meglio addirittura fare il risparmio di questa spesa, e sopprimerlo affatto, dal momento che non si sa da chi dipenda, non si sa quali interessi tuteli.

Se non che io credo che non si tratti di vizio di istituzione, ma bensì di vizio di funzionamento. Quest'Ispettorato, che è pagato dal Governo per tutelare gli interessi dello Stato, fa invece magnificamente gl'intere-

ressi delle Società, forse senza volerlo: non io solo l'affermo, perchè autorità alcuna non ho, ma autorevolissimi uomini di Governo, e che da anni qui siedono, lo affermano.

È quindi tempo di porre un argine a questa bancocrazia, a questo novello Stato che si sovrappone allo Stato, che è altresì irresponsabile, che gode d'un'impunità tale che, col tempo, può degenerare, anzi degenera già troppo sovente in prepotenze inaudite.

Queste Società anonime hanno, è vero, il plauso degli azionisti per il maggior valore delle azioni, ma sono condannate dal pubblico e dai suoi impiegati; conviene pertanto che l'onorevole ministro richiami l'Ispettorato ai suoi doveri, alla tutela di ciò che diciamo patrimonio integrale dello Stato; ponga riparo a questi che per ora mi limito a chiamare inconvenienti gravissimi, e non più oltre tollerabili.

Non creda l'onorevole ministro che io, sedendo in questo settore, stia per l'opposizione sistematica, o l'opposizione faccia per l'opposizione. Ella vedrà che io mi unirò agli altri colleghi per applaudirla o per approvarla ogniquale volta. Ella farà atto di giustizia, tutelando gli interessi conculcati e calpestati di 106,000 famiglie di onesti impiegati, i quali oggi credono ancora nelle istituzioni che ci reggono, ma che domani potrebbero a buon diritto rendersi ribelli, perchè si vedono da tutti abbandonati.

I principî anarchici, che fu detto dall'onorevole presidente del Consiglio, avere inquinate le file dei sodalizi dei ferrovieri, non sono che parto di fervida immaginazione. L'anarchia non vi fece nè vi fa proseliti; l'anarchia la semina l'amministrazione della Mediterranea e dell'Adriatica colle prepotenze e cogli ingiusti e sbagliati criteri di promozioni, con favoritismi senza nome, con risparmi indecorosi di personale, che mettono in pericolo la vita dei viaggiatori, e che fecero crescere straordinariamente, da pochi anni in qua i disastri ferroviari, perchè anche il personale che si vede così trascurato, non può prendere certamente a cuore l'ufficio suo. Il personale fa quanto è umanamente possibile, ma alla fine questi impiegati sono fatti di carne e d'ossa e soggiacciono alla fatica, che è enorme, superiore alle loro forze. Conchiudo: le Società ferroviarie non pensano che al proprio vantaggio: pensano a sfruttare il meglio che possono personale e

materiale. All'onorevole ministro dei lavori pubblici il dovere di porre freno a questi abusi, di richiamare l'Ispettorato al suo ufficio di custode geloso degli interessi del patrimonio ferroviario, e dei suoi impiegati.

Vede, onorevole presidente, che ho ristretto il mio dire alla semplice enumerazione di fatti gravissimi, senza addentrarmi in una discussione che l'importanza del tema avrebbe legittimato, e sulla quale mi riservo di ritornare con parola disadorna, ma con tenacità perchè convinto della bontà della causa che difendo.

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

**Calvi.** Io debbo unicamente fare una raccomandazione al ministro riguardo agli orari ferroviari; i quali, specialmente nelle linee secondarie, sembrano fatti in modo, da impedire ai cittadini di valersi delle strade ferrate. Questo avviene nella Lomellina, e soprattutto sulla linea Torre Berretti-Pavia, nella quale l'orario è tale che rende impossibile giungere a Milano nelle ore antimeridiane, sebbene si tratti di una distanza assai breve.

Io pregherei quindi l'onorevole ministro di far in modo che gli orari sieno meglio studiati e combinati e sieno tolti questi inconvenienti.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Blasio Luigi.

**De Blasio Luigi.** Debbo rivolgere all'onorevole ministro una semplice interrogazione.

Il ministro non ignora che un numero personale di valorosi giovani, i quali hanno prestato lungo e strenuo lavoro nella costruzione della linea Parma-Spezia, è stato, un anno fa, licenziato dalla Società Mediterranea.

Questo personale ha sperimentato innanzi alla IV Sezione del Consiglio di Stato il suo diritto ad essere mantenuto in servizio e la IV Sezione ha accolto le sue giuste pretese.

Domando ora all'onorevole ministro quali sieno le sue intenzioni in proposito; se egli intenda, cioè, prestare aiuto a quel valoroso personale, e far sì che la Società Mediterranea riconosca il suo dovere di richiamarlo in servizio.

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

**Agnini.** Io mi associo a quello che ha detto testè il collega Carotti.

A me sembra che ragioni di umanità e di

giustizia verso quel personale ferroviario, ragioni di prudenza e di umanità verso i viaggiatori, impongano al Governo di valersi delle facoltà che gli sono consentite dalle Convenzioni per esercitare un più efficace controllo intorno agli atti delle Società ferroviarie.

Tutti i disastri ferroviari che sono avvenuti, eccetto due o tre, sono stati dovuti a scontri di treni.

Ora se il personale, il quale era già deficiente nel 1885, fosse stato mantenuto almeno quale era, non si avrebbero quei turni lunghissimi di servizio a cui adesso sono chiamati molti ferrovieri, e non si verificherebbero le sviste e le dimenticanze che producono poi questi fatti dolorosi.

Si fanno turni lunghissimi di 17, 18 e perfino di 20 ore, e tutti intendono che un uomo non può prestare servizio, e un servizio di quel genere, per 20 ore consecutive, senza rimanere sfibrato, inconscio di quello che fa, quasi irresponsabile dell'opera sua.

Io so di un capo manovra che, dopo venti ore di servizio, ebbe l'ordine di continuare ancora a restare al suo posto! Lascio a tutti pensare, come un uomo, dopo tutte quelle ore di lavoro, possa avere la tranquillità di mente necessaria.

Ripeto quindi che per ragioni di umanità e di giustizia verso quegli impiegati, ed anche di tutela verso i viaggiatori, è tempo che il Ministero debba cessare di disinteressarsi della cosa come ha fatto finora.

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

**Episcopo.** Farò anch'io una breve raccomandazione all'onorevole ministro relativamente agli orari ferroviari; o meglio ripeterò una raccomandazione già fatta negli anni precedenti. Si tratta del treno che da Maglie va a Lecce, che parte alle ore 18,34, giungendo a Lecce in ora in cui non è più possibile sbrigare affari di sorta.

Io raccomandava che, invece, questo treno fosse fatto partire da Maglie alle 9 o alle 10 come si faceva prima.

L'onorevole ministro mi promise di raccomandare all'amministrazione delle ferrovie questo mutamento d'orario, poichè d'un semplice cambiamento d'orario si tratterebbe; ma la Società, finora, ha fatto orecchio da mercante. Io non so veramente quali ragioni possano avere impedito questo mutamento; tanto più che tutti i capi stazione della linea sono

favorevoli acchè questo mutamento si faccia, tanto ne è chiara l'utilità. Torno quindi a pregare l'onorevole ministro di volere insistere presso l'Ispettorato ferroviario, affinché questo desiderio che io manifesto, e che è il voto di tutti i municipi e della Deputazione provinciale di quella provincia, sia finalmente esaudito. Non ho altro a dire.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Comincerò dall'onorevole Episcopo e dall'onorevole Calvi, i quali mi hanno raccomandato un cambiamento d'orario nelle linee delle quali hanno discorso; affinché gli interessi locali (dicono essi) possano essere serviti meglio di quello che ora non sono.

Gli onorevoli deputati comprenderanno che io non sono in grado di rispondere punto per punto a queste domande; posso soltanto prendere impegno di tenerle in considerazione, e vedere se veramente qualche cosa occorra di fare.

Però io debbo avvertire che non è facile, che anzi è tutt'altro che facile mettere d'accordo gli orari, con gli svariati interessi che ad essi si connettono: bisogna pensare alle coincidenze; bisogna tenere conto delle relazioni postali; bisogna in sostanza aver presenti mille considerazioni, prima di risolversi a prendere il partito che paia il più conveniente.

Per parte mia dichiaro che mi accade ben di sovente di esaminare questi orarii; e vedo spesso che se, a cagion d'esempio, si ritarda un treno oppure si anticipa di qualche mezz'ora senz'altro il buon pubblico se ne renda ragione, egli è perchè occorre metterlo in coincidenza con un altro o distribuire più regolarmente le partenze di vari treni e via dicendo per motivi di servizio. Cosicché, ripeto, risolvere siffatte questioni non è punto facile, e per quanta sia la buona volontà di chi le studia, non si arriva sempre a soddisfare tutte le esigenze.

Debbo dire, e lo dico molto più volentieri, perchè le mie osservazioni non si attagliano alle linee di cui hanno parlato gli oratori ai quali rispondo, che molte volte si domandano anche treni parlamentari. (*Commenti*).

Ora i treni parlamentari sono una bella cosa; ma ci sono anche gl'interessi locali,

spesso prevalenti che domandano di essere serviti.

Mi è accaduto per esempio di dover ritornare sopra decisioni prese appunto in questo senso; e mi piace soggiungere che il provvedimento fu bene accolto, perchè venne riconosciuto che bisognava cambiare l'orario, nel vero e proprio interesse delle popolazioni. Quindi sono persuaso che gli stessi deputati che sono chiamati a rappresentare gli interessi dei paesi dove hanno generalmente la loro dimora, si uniranno a me per rilevare le difficoltà della posizione in cui si trova l'Amministrazione dei lavori pubblici.

Ad ogni modo, per quanto concerne le due linee delle quali si è parlato, io farò riprendere in esame la cosa, la esaminerò io stesso se occorre; e qualora non si potessero per avventura soddisfare i desiderî degli onorevoli preopinanti, io sono pronto a dare loro le opportune spiegazioni, affinché conoscano che, per lo meno, l'Amministrazione si studia di fare il meglio che può per conciliare gli interessi di varia natura che sono fra di essi molte volte discordanti.

Una questione abbastanza grave ha sollevato l'onorevole De Blasio Luigi, il quale ha parlato del personale straordinario licenziato dalla linea Parma-Spezia. La Società del Mediterraneo, a suo avviso, dovrebbe riassumerlo in servizio ed il Governo dovrebbe costringere la Società a compiere il suo dovere.

Ora io sono dolente di dover dire all'onorevole De Blasio che il Governo si è rivolto al Collegio arbitrale creato con la legge del 1885, perchè le Società fossero costrette a mantenere in servizio un determinato numero di personale straordinario. Ma il Collegio arbitrale si è pronunciato contrariamente alla domanda dell'Amministrazione.

Fu allora che si dovette prendere quel provvedimento, contro del quale reclamarono parecchi straordinari i quali, credendo di essere stati assunti in servizio dalla Società del Mediterraneo, sostenevano in conseguenza di non poter essere licenziati.

Io vorrei poter dire all'onorevole De Blasio che il Governo si adoprerà nel miglior modo possibile per farli rientrare in servizio; ma, nel momento presente, non posso pronunciarmi, malgrado sia intervenuta una decisione della Quarta Sezione del Consiglio di Stato, perchè verte lite davanti ai tribunali: lite che è stata promossa appunto da

questo personale straordinario licenziato; e l'onorevole De Blasio non vorrà che io con qualunque parola mi permetta di pregiudicare gli interessi dello Stato. Certo, mio massimo desiderio sarebbe quello di poter richiamare questi impiegati in servizio, almeno i migliori; e, come dissi in altra seduta, ho presentato un articolo di legge, col quale mi propongo di portare in pianta stabile un buon numero di impiegati che hanno servito lo Stato, ma in questo momento non sono in grado di poter dire di più.

L'onorevole De Blasio mi permetta ancora che io parli della decisione della Quarta Sezione del Consiglio di Stato a cui egli ha alluso, per dire che nei motivi della decisione stessa è detto chiarissimamente che le conseguenze di quella decisione non devono ricadere sopra lo Stato. Io, quindi, non posso fare altra dichiarazione fuor questa: che debbo necessariamente difendere lo Stato dalle domande che gli sono mosse, ma tengo sempre vivo il desiderio di poter favorire le condizioni di questi straordinari licenziati.

Assai più gravi furono le considerazioni esposte dall'onorevole Carotti e dall'onorevole Agnini.

L'onorevole Carotti ha preso argomento da questo capitolo, che stiamo discutendo, per fare un processo all'Ispettorato delle strade ferrate e singolarmente alla Società ferroviaria del Mediterraneo.

Non contento di ciò, egli ha indicato il Collegio arbitrale delle ferrovie, come una malaugurata istituzione, ed ha lamentato che le attribuzioni affidate al Collegio arbitrale non sieno state deferite alla quarta sezione del Consiglio di Stato. Comincerò con dirgli che non era possibile affidare queste attribuzioni alla quarta sezione del Consiglio di Stato, perchè a quel tempo questa magistratura non esisteva. Ma io gli domando: in che cosa il Collegio arbitrale ha mancato ai suoi doveri? In che cosa ha potuto portar danno allo Stato? Permetta l'onorevole Carotti che io gli dica che il Collegio arbitrale siede come tribunale per decidere le controversie fra le Società e lo Stato; e tutte le volte che il Collegio arbitrale è stato chiamato a pronunciare il suo giudizio nelle vertenze fra Stato e Società, non dubito che avrà deciso secondo equità e giustizia. Io non so d'onde l'onorevole Carotti possa trarre una ragione qualunque per credere che i membri componenti il Collegio ar-

bitrale abbiano mancato al loro dovere, ed invece di curare gl'interessi dello Stato, facciano quelli delle Società.

**Carotti.** Non ho detto questo.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Tanto meglio.

Ma se non ha detto che il Collegio arbitrale faccia di queste belle cose, ha detto anche peggio dell'Ispettorato quando (mi scusi la frase) ha avuto il coraggio di affermare che, invece di fare gl'interessi dell'Amministrazione, l'Ispettorato difende la causa delle Società. Ora mi permetta l'onorevole Carotti di dirgli che queste accuse, a mio avviso, non si possono e non si devono proferire se non sono dimostrate vere colla scorta di fatti precisi, e non si devono buttar là con parole vaghe e generiche, come ha fatto l'onorevole Carotti.

Si metta carta in tavola, e se risulterà che alcuno abbia mancato al proprio dovere, sarebbe ben colpevole quegli che siede su questo banco se non prendesse i provvedimenti più severi contro i funzionari che avessero commesso atti così riprovevoli.

In verità io credo che l'onorevole Carotti non abbia inteso di rivolgere questo rimprovero contro le persone che fanno parte dell'Ispettorato delle ferrovie; ma in ogni modo, se tale fosse stata la sua intenzione, lo invito formalmente a declinare i fatti, e le accuse, perchè intendo che giustizia sia fatta per tutti, tanto per quelli che sono calunniati, come per i calunniatori.

Io non credo che il momento sia opportuno per entrare un'altra volta in questo campo sempre aperto dal 1885 in poi, per discutere se i funzionari del Governo sorvegliano a dovere gli atti delle Società ferroviarie.

Come dissi l'ultima volta, io non sono pagato per difendere le Società, io sono pagato per difendere gli interessi dello Stato contro le Società, o per dir meglio devo vegliare perchè le convenzioni sieno osservate. Allora, ma allora soltanto che le Società mancano ai loro doveri, il Governo può intervenire. Non si deve dimenticare che siamo in presenza di un esercizio privato e le Società hanno anch'esse i loro diritti.

Si dice: queste Società sostengono liti contro i loro impiegati! Ma che cosa posso far io? Che cosa può fare il Governo se esse si credono in diritto di sostenere le proprie ragioni contro i loro dipendenti? Posso io pretendere che smettano di far valere i loro diritti? C'è forse nelle convenzioni una di-

sposizione speciale la quale dia al Governo questa facoltà? Se l'onorevole Carotti desidera che si rientri nell'esercizio di Stato, lo dica ma finchè durano le convenzioni, bisogna rispettarle.

L'onorevole Agnini ha parlato di molti ferrovieri licenziati, mentre, disse egli, già nel 1885 il personale ferroviario era deficiente. Io potrei rispondergli che la cosa è ben diversa; mi pare, cioè, che molte e molte volte sia stato dimostrato che il personale del 1885 era sovrabbondante; e quindi io non mi devo punto meravigliare se il numero è stato ridotto largamente.

Mi trovo invece d'accordo coll'onorevole Agnini, quando lamenta che gli agenti ferroviari siano costretti ad un lavoro giornaliero eccessivo, più di quello stabilito dai regolamenti.

Se l'Amministrazione fosse convinta di ciò, si assicuri l'onorevole Agnini che non mancherei di intervenire perchè uno stato di cose così disumano, come ben disse l'onorevole deputato, non si rinnovi in avvenire.

Ma anche in ciò io pregherei l'onorevole Agnini a volermi indicare, in forma privata, se gli parrà, dove questi fatti siensi rivelati affinchè possa avvisare al rimedio.

Senonchè, lasciando le cose minori, e sulle quali mi pare di poter sorvolare, attesa l'ora del tempo, io devo rilevare una gravissima osservazione, anzi una grave censura, rivolta dall'onorevole Carotti al Ministero dei lavori pubblici, perchè non siasi mai provveduto in passato ad assicurare la condizione degli impiegati ferroviari che partecipano alla Cassa pensioni ed a quelle di mutuo soccorso. Io potrei dire all'onorevole Carotti, che questo non è momento opportuno per trattare una questione così grave; e non lo è perchè precisamente due giorni addietro, se non erro, fu discussa innanzi al magistrato di Cassazione una questione sollevata da alcuni ferrovieri a proposito della Cassa pensioni e di mutuo soccorso.

La domanda di questi ferrovieri è la seguente: « Previa l'istruttoria opportuna per accertare quantitativamente il *deficit* e la rispettiva parte di responsabilità delle Società e del Governo, si dichiarino tenuti solidalmente e il Governo e le Società a reintegrare del proprio, entro un termine fissando la deficienza, per loro grave colpa, esistente nella Cassa pensioni a tutto il dicembre 1895,

e si obblighino a prendere i provvedimenti necessari perchè il *deficit* più non si verifichi nel futuro. »

In pendenza della decisione della Corte di cassazione io potrei, anzi dovrei astenermi dal trattare questo argomento.

Ma io rammento che anche l'anno scorso tale questione fu portata in quest'Aula da alcuni deputati e che, in quella circostanza, io mi sono impegnato a raccogliere tutti gli elementi di fatto, al fine di conoscere quale fosse e quale sia il vero *deficit* delle Casse di pensione e di mutuo soccorso fra i ferrovieri.

Ed io non sono venuto meno a questo impegno, perciocchè nel mese scorso, una relazione che discorre ampiamente di questa materia fu presentata al Governo e comunicata alle Società in quanto le può riguardare.

Questa relazione, da quanto ho udito, è pervenuta a mani dell'onorevole Carotti. (*Segni affermativi dell'onorevole Carotti*).

Io ne vado lieto e anzi, se altri deputati volessero averne copia, io mi metto a loro disposizione, perchè desidero che la luce si faccia.

Dopo ciò, v'era dell'altro da fare, onorevole Carotti. E, creda pure l'onorevole preopinante, creda la Camera, che di parole io non sono molto largo, ma procuro di rispondere coi fatti; e, sebbene sia pendente ancora il giudizio di cui ho parlato, credo di non essere indiscreto dichiarando che ho raccolto e concretato un complesso di provvedimenti, mercè i quali le Casse di pensione e di mutuo soccorso riceveranno un largo sussidio di nuove risorse. Cosicchè tutti gli attuali partecipanti alle Casse di pensione e di mutuo soccorso possono esser sicuri del loro avvenire.

Questo era mio dovere di fare e l'ho fatto; e dico anzi che questo complesso di provvedimenti avrei potuto, forse, in questi giorni, portare innanzi alla Camera, se avessi già raccolto l'adesione delle Società che spero di ottenere nel comune interesse.

Sappiano dunque ancora una volta i ferrovieri che si sta lavorando, e spero riescire fra breve ad una soluzione che faccia salvi tutti i loro diritti.

Dopo ciò io non ho più che a rilevare una parola, che mi permetto di dire disgraziata, pronunciata dall'onorevole Carotti, il quale ha parlato di pressioni esercitate dalle Società

(consenziente il Governo, s'intende) per favorire certi candidati nelle elezioni politiche. Io ho già dichiarato altra volta, e lo ripeto, che per grazia di Dio non mi sento in colpa alcuna di aver fatto ciò che ha detto l'onorevole Carotti. Se pertanto alcuni traslochi si sono fatti in questi ultimi tempi, io posso assicurare l'onorevole Carotti, che il Governo non c'entra nè punto nè poco.

Avrei dovuto forse entrare più largamente in questo tema, non delle elezioni, ma dell'Ispettorato ingiustamente bersagliato, se il tempo me lo consentisse. Ma io penso che possano bastare alla Camera queste spiegazioni, e che non si vorrà frapporre altro indugio ad approvare il capitolo come è proposto.

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

**Calvi.** Giustamente l'onorevole ministro ha osservato che, nel tema degli orari, vi è una grave difficoltà, la difficoltà di conciliare gli interessi di tutte le linee e delle diverse località. Ma precisamente perchè questa difficoltà non riguardava le linee, mi sono preso la libertà di fare la mia raccomandazione all'onorevole ministro.

I treni che transitano per quella linea si possono dire treni lumaca, treni che non percorrono se non 33 o 34 chilometri all'ora. Basterebbe quindi di anticipare di pochi minuti la partenza di questi treni da Alessandria e da Mortara, fare in modo di rendere più brevi le fermate nelle singole stazioni, affinchè gli interessi dei paesi attraversati da questa linea non abbiano a sopportare i danni che ora risentono.

L'onorevole ministro ha detto che avrebbe studiato di persona questa questione. Lo ringrazio di ciò, onorevole ministro, perchè sono convinto che un breve studio della questione medesima la condurrà a far paghi i desiderii di quelle popolazioni.

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

**Episcopo.** Ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone intenzioni circa il cambiamento d'orario da me proposto. Già altre volte ebbi da lui al riguardo promesse e sempre con quella forma cortese e carezzevole che è una sua prerogativa. Ma le cortesie e le promesse in questi casi non bastano per esser sodisfatti.

Perciò insisto perchè egli voglia occuparsi veramente di quel cambiamento di orario.

Oltre che alla Camera, mi recai altra volta al gabinetto dell'onorevole ministro stesso per informarlo più minutamente di quest'affare, ed egli mi parve convinto della ragionevolezza del cambiamento di orario. Questo treno, come quello dell'onorevole Calvi, è puramente locale e quindi non presenta le difficoltà di coincidenza cui accennava l'onorevole ministro.

Esso parte da Otranto e finisce a Lecce. Al contrario, se si attuasse il treno mattutino come era prima, questo sì che avrebbe coincidenza in Lecce col treno di Foggia; ed allora con tale cambiamento si provvederebbe non solo ad un servizio locale ma ad un vero servizio generale.

**Presidente.** Onorevole Carotti, deve parlare ancora? La prego di esser breve.

**Carotti.** Sarò brevissimo, ma è pur necessario che io risponda con qualche osservazione all'onorevole ministro.

Innanzi tutto egli mi ha fatto dire cose assai diverse da quelle che dissi.

Ho censurato vivamente l'Ispettorato ferroviario: non il collegio arbitrale, se non altro per riguardo all'onorevole ministro che credo ne sia ancora membro...

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Fui!

**Carotti.** Ma intanto vedete il difetto di questa istituzione: si mette il Governo nel caso di essere giudice e parte nel medesimo tempo.

Quindi, secondo me, sarebbe stato assai più conveniente che tutte le vertenze fra Società e Governo fossero devolute al giudizio del Consiglio di Stato (non ho detto la quarta Sezione che sarebbe la competente, è vero, ma che allora non ci era) che doveva essere il vero tribunale; ciò almeno affermo per quanto mi possano suggerire le mie modeste cognizioni di diritto costituzionale.

In quanto poi ai fatti precisi che l'onorevole ministro chiede che io presenti, mi riservo di porli innanzi alla Camera quando avremo maggior tempo disponibile, il che certo tornerà più gradito ed alla Camera ed all'onorevole ministro.

Intanto di volo è vero, ma concretamente accennai ad un fatto preciso, a quello di avere le Società presentato organici che non sono veri organici. Questo è un fatto preciso che ha danneggiato per migliaia e migliaia di



lire gli impiegati i quali hanno mosso e muovono lite all'amministrazione ferroviaria.

Aggiungo altresì che gli stessi tribunali in non poche sentenze hanno dichiarato che quelli non erano organici, ma tabelle destituite di un vero valore. Non basta ciò? L'Ispettorato così agendo ha fatto l'interesse del Governo, oppure l'interesse dell'amministrazione ferroviaria? Domando se questo non sia un fatto gravissimo e preciso, poichè disdegno di occuparmi dei pettegolezzi, e non scenderò a minuzie.

Mi occupo parmi di un fatto preciso che ha dato luogo a molti giudicati; è un fatto preciso che diede luogo a molti precisissimi fatti, ma pur troppo dolorosi pei poveri impiegati.

Andiamo innanzi. Un altro fatto preciso è quello del *deficit* della Cassa pensioni in 185 milioni, che l'Ispettorato non confessò, che assai tardi, ma tardi assai. Perchè non lo rilevò, perchè lo negò? Nel 1885 lo si ammise di due o tre milioni, poi si disse che era salito a 10 o 20: solo ultimamente venne quel famoso documento che ho avuto la fortuna di possedere, quella relazione che sarò ben lieto se vorrà anche distribuire agli onorevoli colleghi, in cui si confessa un disavanzo di 185 milioni nella Cassa pensioni. Non è questo un fatto preciso? È un fatto preciso che riguarda 106,000 impiegati ferroviari, e che costituisce anzi una serie di fatti.

In terzo luogo l'onorevole ministro ha detto che la Società è un esercizio privato. Ma no: non è completamente esercizio privato: c'è la cointeressenza del Governo, via!.. perchè egli pure prende parte agli utili dell'amministrazione ferroviaria. Non soltanto cointeressato per gli utili, ma vi è, vi deve essere cointeressato siccome il proprietario del materiale rotabile, del materiale mobile e fisso; e quindi, parmi che esso vi abbia una abbastanza larga cointeressenza, si da doverne occupare. E mi pare, proprio, che non dovesse mai uscire dalla bocca dell'onorevole ministro (la mi perdoni) quella frase, che è *tanto tempo che si discutono le questioni sollevate dall'onorevole Carotti, che pare proprio inutile il ripeterle.*

Ma, se è tanto tempo che altri colleghi le hanno discusse, se è tanto tempo che sono state portate innanzi al Governo, ed il Governo non ha mai provveduto, io domando allora se non sia il caso di ripicchiare an-

cora alla porta con maggiore insistenza, e dire che occorre un provvedimento energico.

**Presidente.** Ha finito?

**Carotti.** Un momento.

Una franca parola, la quale certamente potrà tranquillare tutta la legione dei 106,000 impiegati ferroviari, l'ha pronunciata l'onorevole ministro; ed io credo di interpretare l'animo loro, ringraziando l'onorevole ministro dell'assicurazione data che la loro vecchiaia sarà tutelata dalla Cassa pensioni, e che egli presenterà provvedimenti che assicureranno l'introito a questa Cassa.

Ma, onorevole ministro, io debbo ancora aggiungere che di questo *deficit* sono responsabili, in gran parte, le amministrazioni ferroviarie, per la loro precipitazione nel liberarsi, con aggravio dello Stato, dagli impiegati, con ingiuste messe a riposo (da impiegati che potrebbero ancora continuare nel loro servizio); e non è giusto che, per fare gli interessi di Società anonime, si venga ancora ad aggravare il bilancio dello Stato, già così aggravato.

Ma, se l'onorevole ministro ha escogitato provvedimenti da rimpinguare questa Cassa, tenga presente che noi abbiamo enormi bisogni, tra cui quello delle bonifiche (giacchè siamo nel tema dei lavori pubblici). Non dimentichi che molte altre casse spalancano le loro enormi fauci vuote e che anzitutto bisogna vedere di chi è la colpa e su chi deve ricadere la responsabilità di questo *deficit*. E sa, onorevole ministro, che cosa mi sarei atteso da Lei? Mi sarei atteso queste franche parole: « di fronte a tante determinate e continuate accuse contro le Società ferroviarie, di fronte a tanti e quotidiani lagni degli utenti e degli impiegati proporrò una inchiesta severa e precisa sul modo con cui sono rispettati i diritti degli impiegati dall'Amministrazione, come si tratta il materiale avuto in consegna. » Perchè non è nei ricevimenti o nei viaggi ufficiali che si possa render conto dello strazio che si fa dell'ente patrimoniale fisso e mobile ferroviario, bisogna visitare privatamente le linee, osservare i manufatti, bisogna entrare nelle carrozze delle linee secondarie per farsi un concetto della cura che le Società hanno, massime la Mediterranea, di quanto fu a loro affidato perchè, usandone, ne curassero la manutenzione. È un ingente patrimonio che si depaupera, sono 106,000 cittadini italiani che vedono i loro diritti acqui-



siti calpestati. Un'inchiesta severa, imparziale, sola essa potrà persuaderla che questo tarlo esiste, e che è tempo di provvedervi prima che arrechi danni irreparabili.

Finalmente, l'onorevole ministro affermò che pronunciai una parola disgraziata allorchando accennai ai traslochi improvvisi di impiegati per cause elettorali. Sia pure disgraziata, ma è veritiera.

Lo ripeto: non credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, si sia servito delle Società ferroviarie a scopo elettorale; ma ho accennato come qualcuno del Ministero se n'è servito. Io ho denunciato questo sistema di servizi che le Società ferroviarie rendono al Governo in compenso forse di altri servizi, che il Governo chiuda un occhio o tutti e due sopra di loro.

Ciò valga di risposta all'onorevole ministro della sua affermazione fatta sabato scorso all'onorevole Luzzatto Attilio, che cioè le Società ferroviarie non avevano alcun rapporto col Ministero. Rapporti li hanno invece: ma rapporti che sono contrari agli interessi veri della Nazione, del pubblico che paga e dell'impiegato che lavora.

Se egli ha poi vaghezza di fatti precisi di traslochi avvenuti, non di capi stazioni, ma di basso personale, io gliene potrei citare molti; ma temo di tediare la Camera. Ritorno sull'argomento. Certo si è che non vo' ricorrere a pettegolezzi, onde tenere questa discussione così importante nell'elevato campo che le si conviene. Non trascurerò però che queste piccole persecuzioni al personale con ingiusti ed immeritati traslochi per cause elettorali vengano sottoposti ai provvedimenti d'ufficio nei vari Ministeri.

L'importante si è che si richiamino le Società ferroviarie ai patti contemplati dalle Convenzioni, e che l'Ispettorato ne curi la esatta osservanza.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Blasio Luigi.

**De Blasio Luigi.** Sento il dovere di ringraziare l'onorevole ministro degli schiarimenti a me forniti su quella che egli disse un'importante questione, quella cioè degli impiegati della linea Parma-Spezia licenziati dalla Società Mediterranea.

L'alto senso di giustizia dell'onorevole ministro, e la sua energia, mi affidano pienamente che quando sarà irrevocabilmente af-

fermato il diritto di quegli impiegati, egli lo saprà far rispettare.

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

**Agnini.** L'onorevole ministro ha invitato me pure a citare fatti specifici.

Fino da ora sarei disposto ad esporne alla Camera moltissimi, ma non mi sembra questo il momento opportuno.

Lo farò certamente quando verrà discussa la questione sollevata dall'onorevole Carotti.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Pare che l'onorevole Agnini potrebbe anche privatamente farmi conoscere questi fatti ed io lealmente gli dichiarerò le cose come stanno, e se vi sarà da fare del bene, lo faremo.

**Agnini.** Ne approfitterò, e vedrà l'onorevole ministro che ci sarà molto da fare.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Debbo anche dire un'altra parola all'onorevole Carotti. Egli ha recato innanzi una questione, che, come ho detto, fu portata avanti alla Camera moltissime volte negli anni addietro.

La questione venne specialmente risolta nella seduta del 29 maggio 1893 dall'onorevole deputato De Felice, e in relazione ad un ordine del giorno concepito così:

« La Camera confidando che il Governo provvederà alla completa esecuzione degli articoli 103 e 98 dei capitoli delle Convenzioni ferroviarie, passa all'ordine del giorno. »

In quella seduta ecco quello che rispondeva il mio predecessore, onorevole Genala.

« L'onorevole De Felice dice che io ho fatte molte promesse. È vero.

« Io dissi, che mi sarei fatto consegnare dalle Società i ruoli organici; e questi ruoli io li ho.

« Dissi che avrei esaminato il regolamento; e lo ho infatti esaminato; non ho quindi mancato alle mie promesse. »

Dopo queste parole l'onorevole De Felice si dichiarò soddisfatto, e ritirò l'ordine del giorno.

Dopo ciò non mi pare che sia il caso di ritornare oggi sopra la stessa questione, quando lo stesso deputato De Felice, si dichiarò soddisfatto.

**Carotti.** Infatti, tanto soddisfatto che...

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Scusi, questo è registrato negli atti del Parlamento,

e ciò serve a dimostrare che questa questione, in quel momento almeno, è stata considerata come definita.

Ma l'onorevole Carotti ha detto un'altra cosa.

Tra le gravi colpe che ha mosso all'Ispettorato generale delle ferrovie, vale a dire al Ministero, perchè io devo rispondere degli atti dell'Ispettorato, vi è pur questa, che fino dal 1875 si conosceva che c'era un forte disavanzo nelle casse delle pensioni e di soccorso, e tuttavia non s'è fatto nulla di nulla, coccchè se oggi ci troviamo in presenza di un enorme *deficit*, egli è appunto perchè l'Ispettorato non ha fatto il suo dovere.

Ebbene, io comprendo che l'onorevole preopinante possa ignorare certi fatti che sono avvenuti in Parlamento prima che egli sedesse in quest'Aula.

Se io non so rendermi conto dei diritti e dei doveri dell'esercizio privato, come egli ha detto, posso però dire, affermare e dimostrare che egli non conosce i precedenti di questa questione. Quando si discutevano le convenzioni, che furono approvate con la legge dell'aprile 1885, già si conosceva che c'era un disavanzo, sebbene non si conoscesse a quanto ammontasse...

**Carotti.** Ma come si fa a sapere che c'è un disavanzo, quando non si sa la cifra?

**Presidente.** Non interrompa, onorevole Carotti.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Un articolo delle Convenzioni del 1885 stabilisce che il Governo deve rilasciare a beneficio della Cassa pensioni il 2 per cento del prodotto ultra iniziale delle ferrovie a fine di colmare il debito arretrato.

Si disputò allora lungamente in quest'Aula sulla entità presunta di questo disavanzo e sopra la responsabilità dello Stato. Ma tutto fu lasciato in sospenso nella fiducia che con questo mezzo si sarebbe saldato l'arretrato. Avvenne invece che i prodotti ferroviari diminuirono sensibilmente e perciò il debito della Cassa-pensioni andò via via aumentando: ma sarebbe altrettanto ingiusto sostenere, che l'Ispettorato abbia mancato al suo dovere tralasciando di denunziare il *deficit* della Cassa-pensioni e di quelle di mutuo soccorso che hanno un'amministrazione propria ed autonoma.

Ma, onorevole Carotti, se ella volesse consultare gli atti del Parlamento, così della

Camera come del Senato, troverebbe ancora che questa questione fu sollevata le molte volte e potrebbe anche rendersi conto che una Commissione incaricata di verificare il *deficit* della Cassa pensioni fu creata molti anni addietro nel fine certamente di determinare la gravità del male e proporre i rimedi.

Dunque anche a questo riguardo, soffre l'onorevole preopinante che io gli dica, che egli non è affatto informato, e che in questa parte l'Ispettorato generale, cioè a dire il Ministero dei lavori pubblici, non ha colpa veruna, e sente piuttosto di poter affermare che ha fatto e fa del suo meglio per concretare i provvedimenti più opportuni a superare le presenti difficoltà.

**Presidente.** Resta approvato l'articolo 49 così formulato.

**Carotti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ma, onorevole Carotti, sarebbe la terza volta! Ella sa bene che un deputato non può parlare che una sola volta sullo stesso argomento. Imiti l'esempio, che le hanno dato l'onorevole Agnini ed altri, rimandando le questioni, e si assicuri che se Ella si arrende a questa osservazione, farà cosa gradita alla Camera.

**Carotti.** Signor presidente, mi permetta almeno una breve dichiarazione.

**Presidente.** Purchè sia breve.

**Carotti.** Sarò brevissimo, come dice l'onorevole ministro, io non sono al corrente degli atti parlamentari, or rispondo che, egli non è informato di ciò che affermarono le Società davanti ai tribunali, quando ebbero l'ardire di negare il *deficit* della Cassa pensioni. Onorevole ministro sono anni che combatto in difesa dei diritti dei ferrovieri violati ingiustamente dalle Società, e mi creda pure che ho tenuto dietro sempre con somma diligenza a quanto si discuteva nel Parlamento, a quanto si giudicava dalla magistratura. E aggiungerò che il *deficit* di 185 milioni è stato trovato, solamente quando si è incominciata a studiare la causa, contro la Cassa pensioni delle ferrovie e quando con articoli vivaci di giornali si richiamava su questa questione l'attenzione del Governo.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 58.

Capitolo 59. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 75,000.

Capitolo 60. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 20,000.

Capitolo 61. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito ai termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª (*Spesa obbligatoria*), lire 7,500.

Capitolo 62. Spese di stampa, lire 16,000.

Capitolo 63. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 8,000.

Capitolo 64. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie, lire 14,500.

Capitolo 65. Spese casuali, lire 17,000.

Capitolo 66. Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'ufficio centrale istituito in Berna a' sensi dell'articolo 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata — Legge 15 dicembre 1892, n. 710. (*Spesa obbligatoria e d'ordine*), lire 10,000.

TITOLO II. — *Spesa straordinaria* — Categoria prima. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. Capitolo 67. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*) lire 3,530.

*Opere edilizie in Roma*. — Capitolo 68. Concorso dello Stato nelle opere edilizie di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª (*Spesa ripartita*), lire 2,500,000.

Capitolo 69. Anticipazione al comune di Roma sulle ultime opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno stabilito dalle leggi 14 maggio 1881, n. 209, 20 luglio 1890, n. 6980 (articolo 10) e 28 giugno 1892, n. 299 (articolo 3) (*Spesa obbligatoria*), lire 2,000,000.

Capitolo 70. Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (Articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 3 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Capitolo 71. Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (Articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458), *per memoria*.

Capitolo 72. Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (Articolo 1 della legge

20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 1 della legge 6 agosto 1893, n. 458), lire 1,500,000.

Capitolo 73. Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (Articolo 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª, ed articolo 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299, articolo 2 della legge 6 agosto 1893, n. 458), lire 1,000,000.

*Spese per lavori pubblici. — Strade* — Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. — Spese inferiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Capitolo 74. Ricostruzione dell'arco del ponte in muratura sul rio Verde fra Ampezzo e Forni di Sotto nella strada nazionale n. 1 (Udine), lire 3,000.

Capitolo 75. Ricostruzione del ponte a Ronco dell'Oste sulla strada nazionale n. 36 (Piacenza), lire 8,000.

Capitolo 76. Costruzione di due briglie fra i ponti 1 e 2 detti delle Bone sulla nazionale n. 37 (Parma), lire 8,000.

Capitolo 77. Costruzione di due briglie in muratura con retrostante drenaggio per sostegno dell'altipiano delle caselle per impedire il rinnovarsi di frane nella strada nazionale n. 37 (Parma), lire 24,500.

Capitolo 78. Ricostruzione del ponticello n. 27; opere di consolidamento dei tratti d'accesso e sistemazione del burrone a valle del ponticello n. 25 della nazionale n. 55 (Avelino), lire 26,200.

Capitolo 79. Ricostruzione del ponte sul torrente Vandra nella strada nazionale n. 55 (Campobasso), lire 20,000.

Capitolo 80. Concorso dello Stato nella spesa per l'allargamento della strada nazionale n. 44 nell'interno della borgata di Sant'Agata in Fossombrone, lire 22,000.

Capitolo 81. Completamento del viadotto per l'attraversamento nel torrente Frana nel tronco da Maredacqua al ponte Sinni nella strada nazionale n. 59 (Potenza), lire 6,000.

Capitolo 82. Completamento della deviazione della strada nazionale n. 44 all'esterno del paese di Cantiano (Pesaro), lire 4,100.

Capitolo 83. Completamento della rampa di accesso della strada nazionale n. 44 al paese di Cantiano (Pesaro), lire 7,000.

Capitolo 84. Opere complementari nella deviazione e sistemazione della strada nazionale n. 17 nel chilometro 55 presso il Casino Boario (Brescia), lire 5,300.

Capitolo 85. Allacciamento della strada

nazionale n. 17 deviata al chilometro 55 presso il Casino Boario alla strada provinciale di Valle di Scalve (Brescia), lire 3,400.

Capitolo 86. Maggiore spesa dipendente dai lavori di variante della strada nazionale n. 44 nell'interno dell'abitato di Scheggia. Transazione con l'ingegnere Serafini per danni ad una sua casa (Perugia), lire 1,500.

Capitolo 87. Completamento della variante di Barile nel tronco da Atella al Passo di Gaudiano della strada nazionale n. 55 (Potenza), lire 10,500.

(Sono approvati senza discussione).

Capitolo 88. Completamento del viadotto nella rettificazione della traversa di San Marcello Pistoiese nella strada nazionale n. 40 (Firenze), lire 22,000.

**Michelozzi.** Chiedo di parlare,

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Michelozzi.** Debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

Molte volte accade che i lavori non si fanno perchè gli assegni sono scarsi; invece per la strada contemplata nel capitolo 88 gli assegni non mancano, ma i lavori procedono lentamente; e si tratta di un'opera di grande importanza, perchè il viadotto in costruzione a San Marcello, non solo serve al pubblico, ma è d'utilità anche allo Stato, che possiede in quell'alto monte una grande foresta di abeti e si serve della strada per trasportare quei legnami d'alto fusto a vantaggio proprio e della pubblica economia.

Ora sa benissimo l'onorevole ministro che questo lavoro è stato interrotto per cause certo non dipendenti dal Governo, ma che si riferiscono a ragioni tecniche, le quali potrebbero essere eliminate se il ministro, come è suo costume, porterà in questo lavoro, non grandissimo di mole, ma d'importanza grandissima per i suoi effetti, tutta quella energia di esecuzione, che esso merita. Siamo nella stagione estiva inoltrata; se facciamo tanto da arrivare a novembre, accadrà quello che l'altro giorno il ministro deplorò a proposito delle bonifiche, e cioè che, non accelerando i lavori di completamento, tutta l'opera iniziata soffre e può andare in malora.

Io spero, senza neppure esigere dall'onorevole ministro quella risposta, che dalla sua cortesia mi potrei aspettare, che essendo allodata in bilancio una somma che credo sufficiente al completamento dell'opera, si dia al

lavoro una esecuzione più rapida di quella che ha avuto finora.

**Presidente.** Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Sono ben lieto di poter dare l'affilamento, che mi domanda l'onorevole Michelozzi.

Io riconosco l'importanza dell'opera, di cui egli mi ha parlato, imperocchè ho dovuto occuparmene altra volta, quando si trattava di altro lavoro più importante, che fu sospeso perchè non se ne riconobbe il bisogno.

Ripeto che tengo in molto conto la sua raccomandazione, e gli prometto che me ne occuperò nel più breve tempo possibile.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 88.

Capitolo 89. Completamento della casa cantoniera doppia in contrada Monsignore fra gli abitati di Ielsi e Gambatesa nella strada nazionale n. 52 (Campobasso), lire 4,500.

Capitolo 90. Sistemazione del tratto fra la borgata Beguda ed il principio della rampa di accesso al nuovo ponte sul fiume Stura lungo metri 1361.75 nella strada nazionale n. 31 (Cuneo), lire 24,000.

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato* — (Spese dipendenti da leggi speciali)

Capitolo 91. Strada nazionale Termini-Taormina (Catania), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517, Strada n. 70).

Capitolo 92. Strada nazionale Nicosia-Santo Stefano di Camastra (Messina), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517, Strada n. 71).

Capitolo 93. Strada nazionale Randazzo-Milazzo (Messina), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517, Strada n. 72).

Capitolo 94. Strada nazionale dal Gigliotto a Terranova di Sicilia (Caltanissetta), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517, Strada n. 74).

Capitolo 95. Costruzione di ponti attraverso i corsi d'acqua che intersecano la strada provinciale Messina-Catania (Messina), *per memoria.*

(Legge 30 marzo 1862, n. 517, Articolo 4).

Capitolo 96. Strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie da Corleto a Tricarico (Potenza), *per memoria.*

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147, Strada n. 6).

Capitolo 97. Strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza), lire 133,903.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).

Capitolo 98. Strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano (Cosenza), lire 72,773.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).

Capitolo 99. Strada provinciale di 2<sup>a</sup> serie dalla nazionale Silana fra San Giovanni in Fiore e Cutro per Parenti a Rogliano (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 10).

Capitolo 100. Strada nazionale della valle d'Agri da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (Potenza), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 58).

Capitolo 101. Strada nazionale della Sila da Cosenza per San Giovanni in Fiore e Cutro a Cotrone (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 61).

Capitolo 102. Strada nazionale da Sapri all'Ionio (Potenza), lire 374,700.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 59).

Capitolo 103. Strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila (Teramo), lire 87,050.

(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 48).

Capitolo 104. Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).

Capitolo 105. Strada nella Vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Chieti), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).

Capitolo 106. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di prima serie Aquila-Ascoli (Teramo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).

Capitolo 107. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di prima serie Aquila-Ascoli (Ascoli), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).

(Sono approvati).

Capitolo 108. Traversata dell'Appennino fra Plati e Santa Cristina (Reggio Calabria), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 4).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Tripepi Demetrio.

**Tripepi Demetrio.** Dirò una frase che meglio mi renda benevola l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici: la mia raccomandazione non si connette con alcun interesse elettorale! L'onorevole ministro sa che la strada traverso l'Appennino (e uno dei tratti più notevoli di essa è appunto quello fra Plati e Santa Cristina) ha un'eccezionale importanza strategica: sa del pari, io credo, come si siano spesi parecchi milioni e la strada ora consti di diversi tronchi i quali sono stati quasi abbandonati, e non si congiungono fra di loro.

La mia raccomandazione, in verità, avrebbe dovuto farsi al ministro dei lavori pubblici dal ministro della guerra. Vi ha da dolersi del modo come si spendono i denari dello Stato: bisogna andare su quei luoghi per vedere questi tronchi di strada, attraverso le ultime diramazioni dell'Appennino, come sono ridotti!

Una strada che dovrebbe congiungere l'uno all'altro mare, e che avrebbe tanta importanza, è ridotta in tale stato che di presente quei tratti, che pur costarono ciascuno centinaia di mila lire, sono, per le macerie diroccate, le frane e gli ingombri, i rotti confini, così trascurati che, se mi si permette la frase, dirò, come pare siasi rifatta la verginità di quei boschi e di quelle contrade!

Ora, onorevole ministro, se la strada si completasse, ed Ella sa che non noi, ma il Genio militare la richiese come assolutamente importante, si troverebbe mercè di essa modo di dar lavoro, specie a quella parte della nostra Provincia che fu più distrutta che danneggiata dai terremoti; e l'amenissimo paese di Santa Cristina sarebbe finalmente unito, per buona strada, con gli altri del circondario. E in pari tempo, ripeto, non rimarrebbero le cose in quelle condizioni che stagione per stagione, mese per mese, giorno per giorno, fanno deperire continuamente i lavori

già eseguiti; dei quali rimane solo quanto basti per mostrare, a chi voglia e a chi non voglia vedere, come malamente si siano spesi i denari dello Stato.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** A riguardo della strada di cui parla l'onorevole preopinante, non al certo per fine elettorale, ciò che non ho mai sospettato, nè avrei potuto sospettare, dirò che i lavori sono in corso. E ciò è tanto vero che, nel corso dell'anno passato, si sono spese 123,000 lire, e ne rimangono più di 70,000 disponibili. Ma io debbo rilevare in principal modo l'osservazione più grave che egli ha fatta intorno al malo modo col quale si spendono i danari dello Stato.

**Tripepi Demetrio.** Se Ella mi permette una interruzione diventa malo il modo perchè i tronchi abbandonati, senza continuazione, fanno dire: guardate un po' come si spende male!

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Precisamente, il malo modo è questo. Perchè io dirò cosa che farà meravigliare la Camera, ma devo annunziare che al 30 giugno erano disponibili più di 18 milioni negli stanziamenti di bilancio per strade nazionali e provinciali di serie. La qual cosa depono pur troppo che l'amministrazione non cammina. Questo io dico chiaro e schietto perchè si sappia che cerco di impedire che questo stato di cose abbia a continuare. Quindi è che io mi son dato cura di chiamare al Ministero tutti gli ingegneri capi di quelle Province dove più ferve il lavoro, e, di concerto col mio egregio amico il sotto-segretario di Stato, mi sono applicato a considerare la posizione di ogni strada in costruzione, anzi di ogni tronco, per ottenere che la macchina governativa si scuota ed il danaro del pubblico sia speso utilmente.

In massima convengo pertanto con l'onorevole Tripepi, e posso anche dire alla Camera un'altra cosa: vale a dire che l'amministrazione sta preparando, o dirò meglio, ha preparato un disegno di legge, col quale si propone di definire una buona volta tutte le questioni che impediscono lo svolgimento dei lavori. Noi non proporremo più nuovi lavori, se prima non sieno ultimati quelli in corso, ed i più urgenti. A questa maniera soltanto si potrà conoscere in quali acque ci troviamo, ed utilizzare il denaro speso e che rimane da spendere.

Avverto ancora, che pur troppo molti lavori si sono cominciati senza progetti di sorta, o con progetti poco o punto studiati. Onde avvenne che la spesa effettiva sali tal volta a proporzioni favolose. Ora, tutto questo ha da cessare, ed io, mentre riconosco la verità delle cose esposte dall'onorevole preopinante, lo assicuro che unico mio scopo è quello di liquidare il passato e di veder modo di portare l'ordine nell'amministrazione, di maniera che il danaro dei contribuenti sia speso a dovere.

**Tripepi Demetrio.** Chiedo di parlare per fare una dichiarazione.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Tripepi Demetrio.** Mi perdoni, onorevole ministro, ma dal modo come ha cominciato a rispondere, pareva che me ne volesse! Invece mi ha dato piena ragione, ed io sono lieto di attendere; chè ho pienamente fiducia in Lei. e confido che Ella di tutto quell'ordine, il quale manca, si farà restauratore.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni in contrario, rimane approvato il capitolo 108.

(È approvato).

Capitolo 109. Traversata dell'Appennino fra Giffone e Cinquefrondi a Mammola (Reggio Calabria), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 4).

Capitolo 110. Strada da Mongiana per Fabrizia e Croceferrata a Grotteria (Reggio Calabria), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 5).

Capitolo 111. Strada da Nicastro alla Marina di Sant'Eufemia (Catanzaro), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 6).

Capitolo 112. Strada da un punto della nazionale n. 57 presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).

Capitolo 113. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).

Capitolo 114. Strada Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 10).

Capitolo 115. Strada dalla nazionale delle Puglie dopo Ariano nel sito detto Serralunga alla provinciale di Melfi (Avellino), *per memoria.*

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada numero 12).

Capitolo 116. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso), lire 245,502.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada numero 13).

**Romano.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Romano.** Ho chiesto di parlare per raccomandare all'onorevole ministro la risoluzione di una pendenza che c'è tra l'appaltatore ed il Governo nel sesto tronco di questa strada. È da cinque anni che pende in proposito una lite; pare ora che essa sia prossima ad essere risolta; almeno queste sono le notizie, che vengono dal Genio civile. Io prego l'onorevole ministro ad esaurire l'affare; sia che si possa costringere l'appaltatore ad ultimare i lavori già ben avviati, sia che addirittura si debba affidare l'esecuzione dell'opera ad altri appaltatori.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Le cose che ho detto dianzi mi pare che possano persuadere l'onorevole preopinante, che non mancherò di prendere in esame il fatto speciale, di cui egli ha parlato e cercherò di provvedere.

**Presidente.** Se non vi sono altre osservazioni, s'intenderà approvato questo capitolo 116 con lo stanziamento di lire 245,502.

Capitolo 117. Strada Isernia-Atina-Rocca-secca (Campobasso), lire 189,298.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).

Capitolo 118. Strada Isernia-Atina-Rocca-secca (Caserta), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).

Capitolo 119. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso), lire 269,683.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 120. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).

Capitolo 121. Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Aquila), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).

Capitolo 122. Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Teramo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).

**Tinozzi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Capitolo 123. Strada del Vomano da Montorio per Forcella alla ferrovia (Teramo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 17).

Capitolo 124. Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Caltanissetta), lire 3,200.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 19).

Capitolo 125. Strada da Trapani per Castelvetro all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Trapani), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 20).

Capitolo 126. Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1<sup>a</sup> serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconuovo (Potenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, Strada n. 21).

**Lovito.** Chiedo di parlare.

**Tinozzi.** Io avevo domandato di parlare sul capitolo 122.

**Presidente.** Perdoni, onorevole Tinozzi, non l'avevo inteso. Ha facoltà di parlare.

**Tinozzi.** Trovo fatta menzione per memoria, della strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo.

Di questa strada non restano da costruirsi che due o tre tronchi, quindi suppongo che l'iscrizione per memoria deve riguardare i tronchi già costruiti.

**Presidente.** Onorevole Tinozzi, abbia la bontà di scendere un poco più in basso, o di parlare più forte; altrimenti gli stenografi non possono raccogliere le sue parole.

**Tinozzi.** Ora, precisamente nell'ultimo tronco finora costruito della strada Teramo-Forca di Penne-Capestrano, e propriamente tra Brit-



toli e Carpineto, una gran frana, per la lunghezza di quasi un chilometro, ha distrutto tutti i lavori e minaccia l'ala destra del ponte sulla Nera, che costa quasi un milione. La frana cominciò quattro o cinque anni or sono, ed è andata sempre aumentando. Invoco quindi dall'onorevole ministro pronti ed energici provvedimenti per impedire che le economie di oggi aggravino domani sensibilmente il bilancio dello Stato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lovito sul capitolo 126.

**Lovito.** Quello che ha detto testè l'onorevole ministro a proposito di altre strade in costruzione, e per le quali vi sono questioni, che ne impediscono la prosecuzione, rende anche più concise le mie brevi osservazioni sulla strada contemplata dal capitolo 126, strada da un punto della Appulo-Lucana sotto Albano alla provinciale di prima serie di Brienza-Montemurro sotto Marsiconuovo; la quale da un pezzo si trascinava attraverso questioni di varia indole, compresa quella di ordine locale. La medesima riflessione la farò anche (affinchè l'onorevole ministro mi possa dare una risposta complessiva, come complessiva è la mia domanda) relativamente alle strade contemplate nel capitolo 224, nel capitolo 228 e nel capitolo 229, le quali tutte sono iscritte qui per memoria.

Debbo soggiungere che in questo bilancio questo *per memoria* è troppo ripetuto; epperò pregherei l'onorevole ministro, (il quale ha promesso di definire tutte le questioni pendenti con un disegno di legge, che presenterà prossimamente), di voler dire qualche parola, la quale chiarisca nella mente delle popolazioni interessate che cosa significa questo *per memoria*; perchè parecchie di quelle strade, quelle tre, per esempio, che ho citato, sono state portate talmente in lungo che davvero se ne è perduta anche la memoria.

Perciò confido nella legge, che presenterà l'onorevole Saracco, la quale definirà una volta per sempre tutte le questioni pendenti, darà una spinta sollecita al compimento di queste strade e dirà alle popolazioni interessate che possono ancora sperare di vederle compite, benchè nel bilancio dei lavori pubblici siano scritte *per memoria*.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Quando si scrive un capitolo « *per memoria* » è per

avvertire che vi sono dei fondi disponibili o si devono ancora trovare, in relazione ad una determinata opera. Così avviene che le diverse strade di cui fu parlato e dall'onorevole Tinozzi e dall'onorevole Lovito si trovano segnate con questa formola, perchè comprese nelle leggi precedenti e lasciano addietro un sensibilissimo residuo passivo, ossia una grossa somma da impiegare per queste strade. Dicendo queste cose capisco che faccio il processo all'Amministrazione, ma prescelgo dire la verità tutta intera. Così intesa la formola « *per memoria* » le popolazioni facilmente si persuaderanno che lo Stato mantiene tutti i suoi impegni. Soggiungo che nel disegno di legge che si sta preparando saranno indicate una per una le diverse opere in corso di costruzione per le quali si domanderanno stanziamenti di fondi. Cosicchè si vedrà allora alla prova, siccome sia mente del Governo di tenere tutte le promesse date dalle leggi precedenti, procurando però di affrettare l'esecuzione delle opere più utili ed urgenti con preferenza sopra le altre.

**Presidente.** Rimangono così approvati i capitoli fino al 121.

Capitolo 127. Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria), lire 70,044.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 22).

Capitolo 128. Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 23).

Capitolo 129. Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 25).

Capitolo 130. Strada dai Coraci alla nazionale Silana attraversando, presso Fontana di Piazza, la provinciale Rogliano-Paronti (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 27).

Capitolo 131. Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 28).

Capitolo 132. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza), lire 93,666.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).



Capitolo 133. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).

Capitolo 134. Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanello (Salerno), lire 262,725.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 31).

Capitolo 135. Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Salerno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 32).

Capitolo 136. Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Napoli), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 251. Strada n. 32).

L'onorevole De Martino ha chiesto di parlare su questo capitolo.

(*L'onorevole De Martino non risponde*).

Allora continueremo nella lettura dei capitoli.

Capitolo 137. Strada da Sarno per Braccigliano a Forino (Salerno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).

Capitolo 138. Strada da Sarno per Braccigliano a Forino (Avellino), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).

Capitolo 139. Strada da Paternopoli per Montella verso Acerno (Salerno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 34).

Capitolo 140. Strada della Baronìa che partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provincia di Melfi (Avellino), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 34).

Capitolo 141. Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco, alla stazione ferroviaria di Savignano-Greci, (Benevento), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 37).

Capitolo 142. Strada da Centocelle al Fortore, e suo prolungamento fino all'Appulo Sanitica (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 39).

Capitolo 143. Strada da Pietracatella a Campomarino (Campobasso), lire 199,820.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 40).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romano.

**Romano.** Debbo richiamare la speciale attenzione dell'onorevole ministro sul terzo tronco di questa strada n. 40, e propriamente sul tronco che prima doveva girare intorno al paese di S. Martino in Pensilio, ed ora deve invece passare in mezzo al paese stesso. Questo tronco fu appaltato nel 1890, se non erro: poi l'appalto venne annullato.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Sa per qual motivo?

**Romano.** Sissignore. Posteriormente il Consiglio superiore dei lavori pubblici indicò un tracciato diverso da quello precedente, che fu accettato dai Comuni interessati e dalla Provincia. L'accettazione fu telegrafata al Ministero; furono mandate tutte le carte fino dal 1894; ciò nonostante non si è ancora dato inizio a quel tronco, che è d'importanza suprema, e che ormai rappresenta quasi una burla a danno delle popolazioni interessate.

Quindi, poichè tutte le carte sono in regola e non si tratta che di appaltare nuovamente il tronco secondo il nuovo tracciato approvato dal Consiglio superiore, prego vivamente l'onorevole ministro di volere affrettare l'appalto in parola.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Capisco che quelle popolazioni siano impressionate dall'indugio grandissimo che si frappone al compimento della strada in parola. È meglio non rammentare qui, come, e perchè l'opera di cui ho parlato, è rimasta sospesa. Io sono al corrente di questo affare, ed ho avuto occasione di esaminare tutte le carte, onde mi è apparsa la necessità di prendere un provvedimento definitivo.

L'onorevole Romano mi insegna però che prima di appaltare lavori occorre avere progetti preparati con la cura necessaria tanto che gli autori stessi dei progetti accettino la responsabilità del fatto loro.

Egli è unicamente per questo, che, fino ad ora, non si è dato seguito a questa faccenda; appena condotte a termine le operazioni di procedura, che sono inevitabili, avremo cura di dar corso agli appalti.

**Romano.** Chiedo di parlare per una dichiarazione.

**Presidente.** Parli.

**Romano.** Debbo solamente osservare che mi si scrive dagli uffici locali che essi si trovano in regola. Del resto non voglio certamente contraddire quello che ha affermato l'onorevole ministro; ma solamente lo prego di prendere a cuore l'appalto di questa strada.

Tengo poi a dichiarare che l'Amministrazione provinciale sin dal 1894 si è messa perfettamente in regola.

**Presidente.** Rimane approvato il capitolo 143.

Capitolo 144. Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 41).

Capitolo 145. Strada da Guilmi alla stazione di Casalbordino (Chieti), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 42).

Capitolo 146. Strada dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco e sua diramazione Bisenti-Elice Marina (Teramo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 45).

Capitolo 147. Strada da Opi per Forca d'Acerro a San Donato (Aquila), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

**De Amicis.** Dopo le spiegazioni che testè ha dato il ministro sul significato delle parole *per memoria*, potrei quasi rinunciare a parlare, perchè ritengo che anche questa strada non sarà trascurata. Ad ogni modo, debbo fare una raccomandazione anche a nome del collega Gaetani, che ha dovuto andar via.

Sui capitoli 147 e 148, che si riferiscono ad una strada sola, resta ancora un tronco da costruirsi per congiungere la provincia di Terra di Lavoro con quella d'Aquila; ora, da due anni e forse più, non so per quale ragione, la costruzione di quel tronco viene continuamente rimandata; ciò che costituisce un grave danno per quei paesi.

Raccomando perciò, anche a nome del col-

lega Gaetani, all'onorevole ministro di sollecitare la costruzione di questo tronco.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gaetani di Laurenzana Luigi.

(*Non è presente*).

Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Torlonia.

(*Non è presente*).

Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Per le due opere cui ha accennato l'onorevole preopinante, abbiamo disponibili, al giorno 30 giugno, nientemeno che 413,000 lire.

Egli vede, dunque, che, con un po' di buona volontà, si potrà compiere quel lavoro che egli desidera.

Per parte mia, gli do l'affidamento che si provvederà, non solo con lo stanziamento dell'anno corrente, ma anche con quello degli anni avvenire, se il fondo attualmente disponibile non bastasse a coprire tutta la spesa necessaria.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 147, per memoria.

Capitolo 148. Strada da Opi per Forca d'Acerro a San Donato (Caserta), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).

Capitolo 149. Strada dalla Marsicana presso Cerchia ad Alfedena (Aquila), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 47).

Capitolo 150. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti e diramazione da Santa Lucia i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).

Capitolo 151. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti e diramazione da Santa Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Perugia), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, Strada n. 48).

Capitolo 152. Strada dalla Barca dei Monaci a Raddusa (Catania), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 49).

Capitolo 153. Strada da Lercara a Chiusa per la Filaga (Palermo), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 50).

Capitolo 154. Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne (Chieti), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 52).

Capitolo 155. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 156. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Catania), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).

Capitolo 157. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina Messina, *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).

Capitolo 158. Strada da Rotonda per Viganello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).

Capitolo 159. Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia (Reggio Emilia), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 57).

Capitolo 160. Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Udine), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).

Capitolo 161. Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis, per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Belluno) *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).

Capitolo 162. Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo-Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronco

Socchieve-Ampezzo e ponte sul Fella) (Udine), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).

Capitolo 163. Diramazione della strada nazionale n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno), *per memoria*.

(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).

Capitolo 164. Rettificazione e sistemazione della strada nazionale degli Abruzzi (Aquila) *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 1).

Capitolo 165. Rettificazione della strada nazionale d'Alemagna da Fortogna a Longarone (Belluno), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 2).

Capitolo 166. Rettificazione della strada nazionale da Bologna a Firenze detta delle Filigare nel tratto fra Predosa e Sabbioni (Bologna), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 3).

Capitolo 167. Riparazione alla strada nazionale del Tonale a Vezza d'Oglio e ricostruzione del ponte sul torrente Vallo-Grande (Brescia), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 4).

Capitolo 168. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia), lire 21,305.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6).

Capitolo 169. Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8).

Capitolo 170. Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10).

Capitolo 171. Lavori di difesa alla strada nazionale Termini-Taormina contro le acque del torrente Pisciaro (Catania), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 13).

Capitolo 172. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14.

Capitolo 173. Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate (Catanzaro), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).

Capitolo 174. Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 62 delle Calabrie (Cosenza), lire 15,180.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 18).

Capitolo 175. Ricostruzione del ponte in legno, sul torrente Gesso, lungo la strada nazionale Cuneo-Ventimiglia presso Borgo San Dalmazzo (Cuneo), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 19).

Capitolo 176. Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore e Portone Pio (Macerata), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 23).

Capitolo 177. Rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona fra il ponte Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Capiro (Massa) *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 24).

Capitolo 178. Rettificazione della strada nazionale n. 44 fra il ponte di Campolungo e quello della Foce (Perugia), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 26).

Capitolo 179. Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia n. 44 (Pesaro), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 27).

Capitolo 180. Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino), lire 85,844.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).

Capitolo 181. Ponte sull'Adige sulla strada nazionale Mantova-Monselice (Verona), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco II, n. 35).

Capitolo 182. Allargamento del ponte della ferrovia sul Po presso Valenza per servizio di strada ordinaria (Alessandria), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 6).

Capitolo 183. Strada appenninica, dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia (Tronco Casella-Bromia-Molinidi Montoggio) (Genova), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 9).

Capitolo 184. Strada da presso Badia Tedalda sulla provinciale Sestinese pel Marecchia a Mercatino di Talamello sulla provinciale Feltresca (Tronco di Sestino a Badia Tedalda) (Arezzo), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 22).

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

**Mercanti.** Le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ad altri colleghi che gli rivolsero delle raccomandazioni, mi dispenserebbero dal parlare. Ma anche questa strada importantissima è compresa nel bilancio sotto l'ironico titolo *per memoria*: per memoria forse dei nostri posteri, se si va di questo passo.

Di questa strada è stato costruito un solo tronco, ed è veramente strano il modo con cui il Genio civile qualche volta divide i tronchi stradali. Io intenderei che tronco stradale fosse quello che mette in comunicazione almeno due paesi di una certa importanza. Qui, invece, un paese di molta importanza, come è Pieve Santo Stefano, è posto in comunicazione con un casolare, composto semplicemente di tre o quattro abitazioni, dimodochè questo tronco, che costa già all'erario parecchie migliaia di lire, non serve a niente, e non è percorso che dalla carrozza di un unico proprietario che va ad una sua villa. Intanto la strada va deperendo perchè abbandonata, e non si sa nemmeno quando potrà essere proseguita e completata fino a Bagno di Romagna.

A me dispiace che non sia presente il presidente del Consiglio, perchè l'anno scorso quando dovetti egualmente occuparmi di questa strada, recatomi da lui con una Commissione del Municipio di Pieve S. Stefano avemmo ampi affidamenti che quest'anno qualche somma sarebbe stata iscritta in bilancio per questo titolo.

Anzi l'onorevole presidente del Consiglio ci prometteva che avrebbe cercato in via straordinaria di far assegnare qualche fondo anche sul bilancio dell'esercizio 1894-95. E

ciò perchè le popolazioni dell'alta vallata del Tevere sono state colpite per quattro o cinque anni da nubifragi e da grandinate, per modo che si trovano nell'estrema miseria. E poichè queste popolazioni non si sono mai lamentate, non hanno mai chiesto favori ma solamente giustizia; pareva che per giustizia non si dovesse ulteriormente ritardare questo lavoro, che la legge voleva terminato nel 1895, e che oggi troviamo segnato soltanto con un *per memoria*, sul bilancio.

Ad ogni modo mi danno affidamento le parole, che l'onorevole ministro ha detto dianzi, e cioè che avrebbe cercato di venire ad una sistemazione definitiva di queste strade che aspettano da tanto tempo il loro giorno. Se l'onorevole ministro fra le altre strade terrà conto anche di questa e cercherà di accontentare i legittimi desiderî delle popolazioni interessate, io lo ringrazierò e mi dichiarerò soddisfatto.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Non si meravigli l'onorevole preopinante se i fondi disponibili sono inferiori al bisogno.

Oggi noi non facciamo che tradurre nella legge del bilancio ciò che è stato stabilito dalla legge dello scorso anno che ha determinato gli stanziamenti del biennio 1894-95, 1895-96. Ma l'onorevole Mercanti ha detto che bisogna provvedere ed ha parlato di promesse che sono state fatte. Io non so davvero di avere dato promesse che non abbia mantenute; ma posso assicurarlo che dove si tratti di opera veramente importante, ed i Consigli provinciali abbiano dimostrato di aver stanziato in bilancio la parte di spesa che sta a loro carico, non mancherò certo di comprendere questa fra le strade alle quali si dovrà provvedere nell'esercizio 1896-97.

**Presidente.** Così rimane approvato il capitolo 185.

Capitolo 186. Strada di Val d'Aso, dalla provinciale appenninica presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso, con ponte sul fiume Aso (Tronco dal Fosso Inferno alla sponda destra del torrente Indaco (Ascoli), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 25).

Capitolo 187. Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo, ed al passo di San Prospero presso Poggio Renatico. (Rampe di

accesso e travata metallica per il ponte al passo di San Prospero presso Poggio Renatico) (Ferrara), lire 118,600.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 39).

Capitolo 188. Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera (Caltanissetta), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 58).

Capitolo 189. Ponte sull'Imera lungo la strada da Vigne Vanasco per Riesi, Sommattino e Delia (Caltanissetta), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 59).

Capitolo 190. Strada da Mazzino alla nazionale Piazza Terranova (Caltanissetta), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 60).

Capitolo 191. Ponte sull'Imera meridionale al passo Besaro tra Caltanissetta e Pietra Perzia sulla linea da Caltanissetta per la Madonna della Noce a Fondaco Canne (Caltanissetta), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 64).

Capitolo 192. Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova. (Tronco dal burrone Portella a Licata) (Girgenti), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 66).

Capitolo 193. Strada da Agnone a Castel di Sangro (Tronchi da Capracotta alla contrada Civitella e da San Pietro Avellana alla provinciale Sangrina (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).

Capitolo 194. Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Collettorto alla Capitanata. (Ponti sul Biferno detti Liscione e Gravellina e tronchi Castelbottaccio-Lupara; Ponte Liscione-Larino, nazionale Sannitica; provinciale (già nazionale) Sannitica-Ururi (1° tratto); Montagano-Vallocchia Natiello; Vallocchia Natiello-Ponticello n. 7 della già comunale di Limosano; Guardial-

fiera-Casacalenda e Colletorto provinciale di Cerrosecco (Campobasso), lire 110,575.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).

Capitolo 195. Strada dal Ponte sul Trigno fra Tufillo e Monte Mitro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello e Serracapriola, per accedere alla stazione ferroviaria di Chieuti. (Tronco da Montorio a Montelongo) (Campobasso), lire 162,550.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 78).

Capitolo 196. Strada dalla provinciale di Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Tronco da Bonefro a Santa Croce di Magliano) (Campobasso), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).

**Presidente.** Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Romano.

**Romano.** Anche per questa strada debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro, ed è di volere sollecitare l'appalto del tronco, che deve allacciare gli altri due tronchi già costruiti. Evidentemente la necessità si impone dallo stesso stato di fatto. Spero che l'onorevole ministro vorrà assecondare questo mio desiderio.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** È nella provincia di Campobasso?

**Romano.** Sì.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Allora mi basterà annunziare all'onorevole preopinante, che nel disegno di legge che dovremo presentare si troverà che per la provincia di Campobasso accadrà di spendere negli anni di poi più di 8 milioni.

**Presidente.** Resta così approvato il capitolo 196.

Capitolo 197. Completamento della strada di comunicazione diretta fra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronco dalla provinciale di Fondi alla Sella Quercia del Monaco confine di Roma) (Caserta), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).

Capitolo 198. Completamento della strada di comunicazione diretta tra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronchi dall'Osteria di Castro al confine con Caserta (Roma), lire 390,350.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).

Capitolo 199. Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Chieti), lire 164,755.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 99).

Capitolo 200. Strada da Porlezza ad Oria (Tronco da Porlezza a Cima) (Como), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 106).

Capitolo 201. Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete, alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Tronco da Aprigliano al fiume Craticello) (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).

Capitolo 202. Strada da Coraci sulla nazionale per Scigliano, presso di Altilia, Malito, Grimaldi, Aiello e Serra d'Aiello alla ferrovia Eboli-Reggio (Cosenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 114).

Capitolo 203. Strada dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana (Tronco dal fiume Crati a Rende-San Fili) (Cosenza), lire 100,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 115).

Capitolo 204. Strada dalla provinciale Rontonda-Valsinni nei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (Ponte sul Sarmento e tratti d'accesso) (Potenza), lire 125,750.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).

Capitolo 205. Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro. (Tronchi da Capo Bonifati a Cetraro; da Acquappesa al ponte Bagni di guardia; da Paola a San Lucido; dal fiume Fabiano alla marina di Longobardi; e traversa di Amantea) (Cosenza), lire 268,475.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).

Capitolo 206. Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza e relative opere di difesa (Cremona), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 121).

Capitolo 207. Ponti sul Magra e sul Vara,

per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Vara) (Genova), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 142).

Capitolo 208. Ponti sul Magra e sul Vara, per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e con l'Emilia (Ponte sul Magra) (Massa), lire 158,620.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 142).

Capitolo 209. Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Tronco da San Giovanni in Gemini a Santo Stefano Quisquina) (Girgenti), lire 29,000.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147.)

Capitolo 210. Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Selafani, oltre il torrente San Carlo (Tronco della intercomunale Lucca-Villafranca a Calamonaci, e ponte interprovinciale sul torrente San Carlo) (Girgenti), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 151).

Capitolo 211. Completamento della strada dalla Marina di Marciana a quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina (Livorno), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 155).

Capitolo 212. Strada da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo (Tronco dalla Scala di Kaggi al torrente Favara) (Messina), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 163).

Capitolo 213. Strada da Castoreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Tronco Mandanici-Roccalumera e traversa di Mandanici) (Messina), lire 86,975.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 164).

Capitolo 214. Strada da Sant'Agata di Militello per pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Tronchi da Sant'Agata di Militello a Militello Rosmarino e da Ucria alla provinciale Patti-Randazzo in contrada Favoscuro) (Messina), lire 366,250.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165).

Capitolo 215. Completamento della pro-

vinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine per i comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Tronchi da Montalbano d'Elicona a Sella Sant'Elia da Blaida a Partella Renazzo e traversa di Furnari (Messina), lire 406,705.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 166).

Capitolo 216. Strada da Castellamare per Gragnano, Pimonte ed Agerola, all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Tronco da Resicco al Traforo; e rivestimento della galleria di Agerola e da Pianillo al confine con Salerno) (Napoli), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 172).

Capitolo 217. Ponte sulla Dora Baltea presso Verolengo (Novara), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 179).

Capitolo 218. Ponte sul Taro sulla provinciale Parma-Cremona (Parma), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 186).

Capitolo 219. Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa (Perugia), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 331. Elenco III, n. 193).

Capitolo 220. Strada dall'Orviniense per Poggio Moiano e per pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro. (Tronchi dalla provinciale Valeria Sublacense al confine di Perugia) (Roma), lire 155,970.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 203).

Capitolo 221. Strada Orte Amelia e Ponte sul Tevere (Tronco da Amelia al confine con Roma) (Perugia), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 204).

Capitolo 222. Strada Orte-Amelia e ponte sul Tevere (Tronco dal confine di Perugia alla prima risvolta sotto Orte, con ponte sul Tevere) (Roma), lire 126,350.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 204).

Capitolo 223. Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso con ponte sul Basento. (Tronchi dalla nazionale dell'Agri alla traversa di Accettura; dalla Sella Petto di Triglio alla comunale di Garaguso; dal

passaggio a livello presso la stazione di Grasanano alla nazionale Appulo-Lucana, e ponte sul Basento (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209).

Capitolo 224. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212).

**De Martino.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**De Martino.** L'onorevole ministro mi permetterà che anch'io entri brevemente nel campo delle memorie, e gli domandi se, come spero, le assicurazioni, che ha dato al collega Lovito circa queste strade, le possa riferire anche alla strada, che deve congiungere la provincia di Salerno alla provincia di Napoli, per Amalfi-Positano.

Questa strada è importantissima, perchè non solo deve congiungere il commercio della provincia di Salerno al commercio di quella di Napoli, ma perchè è una delle più belle ed amene strade che si abbiano, costruita in un punto dei più incantevoli, e perciò importante tanto pei bisogni del commercio, quanto per la comodità dei numerosi forestieri, che vengono a visitare quei bellissimi luoghi.

Prego quindi l'onorevole ministro di volerli dare qualche assicurazione.

Questa strada è quasi compiuta; non rimangono a farsi che due brevissimi tratti. Io non voglio elevare qui dei sospetti; ma credo proprio che ci sia del malvolere a non compierla; poichè questi tratti si potrebbero fare in due mesi; e già ne sono scorsi parecchi senza che si tolga il brevissimo ostacolo, che si frappone al congiungimento di queste due Provincie. Non so quali interessi si nascondano in questo ritardo, che non pare affatto giustificato; in ogni caso mi affido alla equità dell'onorevole ministro.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Vuole avere la compiacenza di dirmi di quale capitolo intende parlare?

**De Martino.** Del capitolo 136.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ma ne sono già passati altri cento.

**Presidente.** Onorevole De Martino, io le aveva dato la facoltà di parlare chiamandolo anche per due volte; ma Ella non ha parlato.

**De Martino.** Stavo cercando il capitolo...

Ad ogni modo spero che l'onorevole ministro vorrà usarmi la cortesia di rispondermi.

**Presidente.** Onorevole ministro...

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Questa strada, che porta il numero 136 corrispondente ai numeri 155 e 156 dell'esercizio precedente, si compone di due parti, l'una in provincia di Salerno, l'altra su quel di Napoli.

Quella di Napoli credo sia compiuta; rimane un buon tratto in provincia di Salerno, per cui abbiamo disponibile una somma cospicua, 161,000 lire.

Ora se le cose stanno come dice l'onorevole deputato, e certo sarà così, egli può star sicuro che i lavori saranno intrapresi al più presto possibile.

**Presidente.** Resta approvato il capitolo 224.

Capitolo 225. Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni, fra Latronico e Lauria. (Tronco dalla Piazza di Moliterno al fiume Maglie) (Potenza), lire 25,285.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213).

Capitolo 226. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento. (Tronco dalla provinciale Potenza-Sant'Arcangelo alla Piazza Aicella nell'abitato di Armento) (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).

Capitolo 227. Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico, con ponte sul Basento alla stazione di Ferrandina. (Tronchi, da presso Miglionico alla comunale obbligatoria di Ferrandina e ponte sul Basento) (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 215).

Capitolo 228. Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro. (Tronco dall'abitato di Tramutola al Vallone Abete) (Potenza), *per memoria*.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 216).

Onorevole Camera, ha facoltà di parlare.

**Camera.** Anche io avrei potuto rinunciare a parlare, dopo le dichiarazioni del ministro, se non fossi spinto a servirmene per una grande preoccupazione, che perturba l'animo mio.

Non si tratta soltanto di una strada di



primissimo interesse interprovinciale; di una strada, che congiungerà la valle dell' Agri e quella di Teggiano, la provincia di Basilicata e quella di Salerno. Non si tratta solo di una importante via di comunicazione già quasi tutta costruita, tranne l'ultimo tronco, pel quale devono spendersi appena altre 200 mila lire. Non è solo questo l'altissimo interesse, che mi punge, spronandomi a richiedere dall'onorevole ministro le stesse assicurazioni, che hanno avuto gli altri colleghi, che mi hanno preceduto; ma il mio dire mette capo ad idee e concetti più generali, ad una preoccupazione ben più grave e giustificata.

Nell'articolo 1 della legge 23 luglio 1881 n. 333 e detto che la spesa di 225,126,704 lire, per le opere comprese nella stessa, tra le quali le strade, di cui ci occupiamo, era autorizzata con la iscrizione nel quindicennio 1881-1895 nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Ora io domando al ministro, io che sono nuovo e che naturalmente guardo la disposizione di legge che mi sta sott'occhi: ma, passato l'esercizio finanziario 1895, che cosa si farà? come si provvederà?

Per tutte queste strade, che interessano popolazioni intere, e sono di importanza capitale per certe regioni, dove mancano affatto arterie di circolazione, quando sarà passato questo esercizio, che cosa faremo noi di fronte alla legge del 1881, che tassativamente prescrive che le somme necessarie non possono essere stanziare al di là del bilancio del 1895?

Quindi mi rivolgo all'onorevole ministro per sapere in qual modo in quel disegno di legge, che promette di presentare alla Camera, interpreterà l'articolo 1 della legge del 1881, e se i diritti acquisiti dalle popolazioni, le quali sono state beneficate da quella legge, non restino menomati o violati dalla strana ed anormale posizione, cui mi riferisco. Dalla lealtà dell'onorevole Saracco, dalla sua ben nota franchezza mi aspetto quella risposta che, son sicuro, calmerà la grande e giusta apprensione mia, condivisa dalla popolazione, che mi onoro di rappresentare.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Posso assicurare l'onorevole preopinante che anche passati i 15 anni indicati dalla legge del 1881, tutte le strade contemplate nella legge stessa

verranno egualmente in costruzione. I termini fissati dalle leggi speciali non sono mai di rigore. La legge del bilancio è la legge delle leggi, vale a dire che tutti gli anni quando si vota il bilancio, il Parlamento è libero di stanziare le somme previste o non previste da leggi precedenti, ma sempre coll'intendimento di rispettare i diritti acquisiti; sebbene si dovesse desiderare che talune di quelle benedette strade nella legge venissero abbandonate. Anzi io spero che con il consenso delle popolazioni potremo abbandonarne parecchie, perchè, convien sapere che una metà della spesa va a carico delle Provincie, e le Provincie oggi come oggi, sono in arretrato forse di oltre 30 milioni verso lo Stato. Comunque sia, l'onorevole preopinante può star certo che anche passato il quindicennio rimane ferma la disposizione della legge.

**Camera.** Chiedo di parlare per una brevissima dichiarazione.

**Presidente.** Come! Ella aveva cominciato col dire che avrebbe rinunciato a parlare, ed ora...

**Camera.** Una sola parola.

**Presidente.** Ebbene, parli.

**Camera.** So anch'io che la Camera è sovrana, ed in sede di bilancio può stanziare tutte le somme, che vuole, per determinate opere; ma il mio concetto è questo, che per le strade, di cui si occupa la legge del 1881, fra le quali quella che congiunge Tramutola a Padula, non debba più parlarsi di altro che di esecuzione, non di approvazione. A quelle strade oramai si è per solennità di legge acquisito un diritto, che non può essere più sconosciuto o menomato. Credo in ogni modo che per la strada 229, essendo già pronto il progetto di ufficio, l'onorevole ministro, il quale ha dato affidamento agli altri di tener conto di quelle strade, per le quali i progetti relativi erano pronti, potrà dare anche a me lo stesso affidamento; tanto più che, come dissi, trattasi dell'ultimo tronco di lieve spesa, pel quale due ubertose vallate saranno messe a contatto.

**Presidente.** Dopo queste osservazioni il capitolo 228 rimane approvato.

Capitolo 229. Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro. (Tronchi dal Vallone Abete alla nazionale delle Calabrie) (Salerno), per memoria. (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 217).

Capitolo 230. Strada da Laurito sulla pro-

vinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari Scario. (Tronco dal Faraone a Torre Orsaia) (Salerno), lire 31,600.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 225).

Capitolo 231. Linea litoranea fra Marina di Castellabate e quella di Casalicchio. (Salerno), lire 32,850.

(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226).

Capitolo 232. Strada dalla nazionale numero 51 bis per Santo Stefano a Montecroce di Comelico (Belluno), *per memoria*.

(Legge 9 luglio 1883, n. 1506, strada n. 1).

Capitolo 233. Strada da Arten per Fonzaso a Pontet di Montecroce, confine del Stato austro-ungarico (Belluno), *per memoria*.

(Legge 9 luglio 1883, n. 1506, strada n. 8).

Capitolo 234. Strada da Cuneo a Prazzo (Cuneo), *per memoria*.

(Legge 9 luglio 1883, n. 1506. Strada n. 29).

Capitolo 235. Sussidio dello Stato per le strade di 3<sup>a</sup> serie in dipendenza delle leggi

27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, *per memoria*.

Capitolo 236. Concorso dello Stato per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle Provincie direttamente, lire 1,000,000.

Su questo capitolo 236 l'onorevole Rubini in unione con altri suoi colleghi ha presentato un ordine del giorno.

*Voci.* A domani! a domani!

**Branca.** Chiedo di parlare.

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Allora, ottemperando al desiderio della Camera, ed essendo già le 12 e un quarto, il seguito di questa discussione è rimandato alla prossima seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 12,15.

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'Ufficio di revisione*

---

Roma, 1895. — Tip. della Camera dei Deputati.