

## XVI.

## TORNATA DI LUNEDÌ 11 DICEMBRE 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Il presidente annuncia che l'onorevole Oliva ha trasmesso alla Presidenza una sua proposta. = Omaggi. = Osservazioni del presidente della Camera riguardanti un telegramma del deputato Falleroni. = È data lettura di una lettera del presidente del Senato con la quale annuncia la morte del senatore Vigo Fuccio. = Il ministro di agricoltura e commercio dichiara che il presidente del Consiglio si riserva di rispondere all'interpellanza del deputato Maffi nella tornata di giovedì. = Il ministro della marina presenta due disegni di legge: uno per la leva marittima in relazione col testo unico della legge sul reclutamento dell'esercito, l'altro per la leva di mare sui nati nell'anno 1862, e chiede l'urgenza della discussione per il secondo disegno di legge. = Il ministro della guerra presenta un disegno di legge per modificare l'articolo 9 del testo unico della legge sul reclutamento. = Discussione del disegno di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio delle strade ferrate dell'Alta Italia e delle Romane — Parlano i deputati Branca, Lugli, Parpaglia, Pandolfi ed il ministro dei lavori pubblici. = Il deputato Finzi interroga il ministro dei lavori pubblici sui lavori da farsi al ponte sul Po a Borgoforte — Risposta del ministro dei lavori pubblici. = Discussione del disegno di legge per concorsi ai posti di sottotenente d'artiglieria — Parlano i deputati Fazio Enrico, Ungaro, Taverna, Morra, Vastarini-Cresi, Nocito, Pozzolini ed il ministro della guerra. = Giuramento del deputato Mussi. = Il presidente proclama eletti deputati gli onorevoli: Aporti Pirro, D'Arco Antonio, Cadenazzi Giuseppe, Panizza Mario, Fabbri Enrico, Cucchi Francesco, Marcora Giuseppe, Picardi Vincenzo, Pellegrino Luigi, Fulci Lodovico, Masselli Francesco, Tondi Nicola, Billia Giovanni Battista, De Bascourt Vincenzo, Orsetti Giacomo. = Osservazioni del deputato Pierantoni sul resoconto sommario — Risposta del presidente della Camera.*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

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

**Petizione.**

2954. Aricò Luigi, da Messina, giudice in ritiro, presenta un documento comprovante i danni patiti dal fu suo genitore per fatto delle truppe borboniche nel 1848, e fa istanza che gli sia concesso quel compenso a cui ha diritto come danneggiato politico.

**Omaggi.**

**Presidente.** Si dà lettura del titolo degli omaggi pervenuti alla Camera.

**Melodia**, segretario, legge:

Dall'onorevole senatore Alfieri — L'Italie à la fin du 1882, copie 2.

Dall'onorevole deputato Borghi — *La Stella d'Italia* vascello ariete corazzato portante 20 cannoni e con 1200 cavalli di forza, una copia.

Dallo stesso — Cannone, rostro e torpedine, una copia.

Dal sindaco di Venezia — Regolamenti pei

medici e chirurghi di circondario e per l'ufficio municipale d'igiene approvato da quel Consiglio comunale il 22 luglio 1882, una copia.

Dal prefetto della provincia di Firenze — Atti di quel Consiglio per l'anno 1881, una copia.

Dal rettore del convitto nazionale *Marco Foscarini* in Venezia — Festa scolastica per la inaugurazione di un busto a Marco Foscarini e pel saggio annuale di ginnastica, musica e scherma in quel convitto, copie 2.

### Annunziarsi la presentazione di una proposta di modificazione al regolamento della Camera del deputato Oliva.

**Presidente.** L'onorevole Oliva ha trasmesso alla Presidenza una proposta per modificare il regolamento della Camera, proposta che sarà trasmessa agli Uffici, perchè ne ammettano la lettura.

### Comunicazioni del presidente della Camera relative ad un telegramma speditogli dal deputato Falleroni.

**Presidente.** Debbo annunciare alla Camera che nella giornata di ieri ho ricevuto un telegramma sottoscritto dall'onorevole Falleroni. Come io non potei ammettere a far dichiarazioni l'onorevole Falleroni, dopo che egli ricusò di giurare, e come non potrei oggi consentirgli di parlare per fare altre dichiarazioni, così credo mio debito di non leggere alla Camera il telegramma ricevuto. (*Benissimo!*)

### Partecipasi la morte del senatore Vigo Fuccio.

**Presidente.** Dalla Presidenza del Senato è giunta la seguente comunicazione:

“ Compio al doloroso ufficio di partecipare alla E. V., che il giorno 8 corrente cessò di vivere in Acireale il commendatore Leonardo Vigo Fuccio, senatore del regno.

“ *Il presidente*  
Firmato: “ Tecchio. ”

### Congedi.

**Presidente.** L'onorevole Fortis chiede un congedo di 4 giorni, e l'onorevole Robecchi di 10 per

motivi di famiglia; l'onorevole Mariotti di giorni 6 e l'onorevole Curioni di giorni 12 per ufficio pubblico; gli onorevoli Trincherà e Dari di otto giorni per motivi di salute.

(*Sono accordati.*)

### La Camera delibera che sia svolta nella tornata di giovedì la interpellanza già annunciata del deputato Maffi.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, lo prego di voler dichiarare, secondo l'impegno da lui assunto nell'ultima tornata, se e quando il Governo intenda di rispondere all'interpellanza dell'onorevole Maffi, che fu annunciata nella seduta di sabato.

**Berti, ministro di agricoltura e commercio.** Il presidente del Consiglio, che già incomincia a levarsi di letto, mi ha dato incarico di riferire che sarebbe suo desiderio rispondere nella tornata di giovedì a questa interpellanza.

**Presidente.** Onorevole Maffi, l'onorevole ministro di agricoltura e commercio propone che la sua interpellanza sia svolta nella tornata di giovedì. Acconsente ella?

**Maffi.** Non ho nessuna difficoltà di accettare, purchè non si ritardi maggiormente.

**Presidente.** Dunque, non sorgendo opposizioni, l'interpellanza dell'onorevole Maffi sarà iscritta nell'ordine del giorno di giovedì.

(*Così è stabilito.*)

### I ministri della marina e della guerra presentano tre disegni di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina per presentare due disegni di legge.

**Acton, ministro della marina.** Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge fondamentale della leva marittima, (*V. Stampato n° 45*) in relazione col testo unico per il reclutamento dell'esercito ed il disegno di legge per la leva di mare sui nati dell'anno 1862. (*V. Stampato n° 44*) Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza quest'ultimo disegno di legge.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di questi due disegni di legge, i quali saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati. L'onorevole ministro della marina prega la Camera di voler dichiarare di

urgenza il disegno di legge per la leva di mare sui nati del 1862. Se non vi sono obiezioni, l'urgenza s'intenderà accordata.

(È concessa.)

Ha facoltà l'onorevole ministro della guerra di presentare un disegno di legge.

**Ferrero, ministro della guerra.** Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, che modifica l'articolo 9 del testo unico della legge sul reclutamento del regio esercito (V. Stampato n° 43) e prego la Camera di consentirne l'urgenza.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati. L'onorevole ministro della guerra prega la Camera di voler consentire che sia dichiarato d'urgenza questo disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza sarà accordata.

(È concessa.)

Ed a proposito di questi disegni di legge e di urgenze richieste e concesse, mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera sopra un'urgenza maggiore, ed è che le Commissioni già nominate dagli Uffici ed i relatori nominati dalle Commissioni accelerino la presentazione delle loro relazioni; altrimenti la Camera non potrà procedere nei suoi lavori.

### Discussione del disegno di legge per proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane. Si dà lettura del disegno di legge.

**Ferrini, segretario, legge.** (V. Stampato n° 30-A).

**Presidente.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**Branca.** Chiedo di parlare.

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

**Branca.** Quando fu presentato il precedente disegno di proroga dell'esercizio ferroviario nella passata Legislatura, io interrogai l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa le intenzioni del Governo sul regime definitivo delle ferrovie, stante che il regime attuale delle medesime, per quel che riguarda l'esercizio, era puramente provvisorio. L'onorevole ministro dei lavori pubblici molto cortesemente rispose che egli veramente non poteva fare delle dichiarazioni precise, imperocché

il Governo non aveva ancora presa alcuna determinazione al riguardo. E fu per ciò che, mantenendo fermo il termine di proroga da lui domandato di un anno, non volle acconsentire al termine più breve di sei mesi. Io non insistetti altrimenti, e la Camera acconsentì alla proroga di un anno. Ora, passato l'anno, domando innanzitutto all'onorevole ministro dei lavori pubblici: il Governo ha intenzione di provvedere una buona volta al regime definitivo dell'esercizio delle ferrovie?

Non ho mestieri di ricordare che fu questa una grande questione politica, la quale dette occasione anche ad un mutamento di direzione in tutta la politica generale del nostro paese; imperocché fu appunto questa la questione a proposito della quale, se non per la quale, il potere passò dall'uno all'altro partito parlamentare.

Ora io credo che la questione stessa diventi urgente, imperocché le costruzioni delle nuove linee vanno a rilento, e certo non per mancanza di buona volontà da parte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per queste ragioni debbo rivolgergli alcuni quesiti. E primo, circa le intenzioni del Governo sul modo di regolare l'esercizio delle ferrovie.

In secondo luogo debbo far notare che la questione dell'esercizio delle ferrovie è intimamente connessa con quella che si riferisce alla linea direttissima Roma-Napoli.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ebbe a dichiarare nel passato giugno che, a proposito della linea Roma-Napoli, egli non poteva proporre provvedimenti più urgenti di quelli compresi nel disegno di legge che allora presentò, senz'altro che si verificasse la decadenza del termine della società delle ferrovie Meridionali, ed anche senza che si stabilisse se doveva adottarsi l'esercizio governativo o l'esercizio privato.

Egli diceva a questo proposito: se le linee saranno esercitate dallo Stato, occorrerà che le linee nuove sieno nelle mani dello Stato; se invece le linee saranno esercitate da società, è chiaro che dovrà prendersi un provvedimento diverso.

Io feci notare in quell'occasione come, con tutte le benevoli intenzioni del Ministero, la legge per la ferrovia Roma-Napoli riusciva veramente ad un'altra proroga; ma siccome vi era quest'obiezione che sorgeva dalla natura stessa delle cose, dovemmo accettare la proposta che ci venne allora presentata.

Ora, poichè l'onorevole ministro dichiarò in quell'occasione che, se pel primo semestre del nuovo anno non si fosse decisa la questione dello esercizio, egli avrebbe provveduto, domando se,

consentita la proroga di un anno, egli intenda sempre di mantenere l'impegno, e se, in qualsiasi caso, presenterà, per la fine del primo semestre 1883, i provvedimenti necessari per la costruzione della ferrovia Roma-Napoli. Questa è la mia seconda domanda. Ve n'ha una terza. Nella discussione della legge di proroga, l'onorevole Spaventa propose, e l'onorevole ministro accettò, di abolire l'ufficio di revisione, che faceva da controllo per le ferrovie Romane, riservandosi di abolirlo di fatto quando non ne avesse più riconosciuto il bisogno, mediante un decreto reale. Quindi la mia terza domanda si è: l'onorevole ministro dei lavori pubblici intende abolire il controllo, o crede che sia ancora necessario?

La quarta domanda si riferisce al controllo che esercita la Corte dei conti. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ebbe anche in quella stessa discussione a dire che il controllo della Corte dei conti, esercitato in modo preventivo, riusciva di grande ostacolo al facile funzionare dell'azienda; ed io posso soggiungere che spesso accade che per effetto di questo ritardo, molte delle materie che occorrono per questo servizio si acquistano a prezzi assai più elevati, perchè il fornitore non può sapere il termine in cui il contratto sarà approvato. Questo per me è un inconveniente massimo dello esercizio governativo, ed io lo metto in rilievo, perchè, come ho sempre dichiarato, sono partigiano dell'esercizio privato. Ma anche in via di temperamento desidererei sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, se abbia trovato qualche modo per poter facilitare il regolare andamento dell'azienda. Infine, come conclusione di queste mie domande, vorrei sapere se l'espedito (poichè fu così chiamato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici) di pagare agli appaltatori un interesse sugli anticipi, sia riuscito ad un buon risultato, poichè, se questo espediente non avesse fatto buona prova, egli è chiaro che per le nuove costruzioni non vi sarebbe altro modo di ottenere i fondi necessari che quello di ricavarli dallo stesso esercizio.

Se noi, con una combinazione, mediante i proventi dell'esercizio, potessimo servirci di quei proventi per le costruzioni ferroviarie, avremmo trovato il solo modo per poter risolvere il problema delle nuove costruzioni, le quali sinora, non ostante tutto il buon volere del ministro, procedono molto lentamente. Su queste varie interrogazioni aspetto schiarimenti dall'onorevole ministro.

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

**Lugli, relatore.** L'onorevole Branca, il quale studia con molta cura tutte le questioni che hanno

attinenza con gl'interessi vitali del nostro paese, ha creduto di fronte a un modestissimo disegno di legge, il quale è imposto da una suprema necessità, di allargare il campo delle sue osservazioni; giacchè, egli non solo si è riferito alla parte del disegno, che riguarda la proroga per un anno dell'esercizio governativo, ma ha voluto con questa coinvolgere altre questioni che, mi permetta di dirlo, non sono nè punto nè poco connesse col disegno medesimo. Difatti, da una parte noi abbiamo l'esercizio delle ferrovie italiane regolato provvisoriamente con leggi votate dal Parlamento; e dall'altra abbiamo leggi affatto distinte, che regolano la costruzione delle nuove linee; quindi il voler confondere l'esercizio con le costruzioni è una cosa che, a mio avviso, non è strettamente regolare.

L'unica domanda che veramente si attenga all'attuale disegno di legge, è quella che egli ha rivolto all'onorevole ministro, per sapere se sia sua intenzione di farla una buona volta finita con questo sistema di esercizi provvisori. Ma se l'onorevole Branca avesse avuto la pazienza di leggere le poche linee che precedono il disegno di legge che discutiamo, avrebbe avuto la più eloquente risposta alla sua domanda, inquantochè nella relazione stessa è detto, che la Commissione ha chiamato nel suo seno l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dal quale ha avuto formale affidamento che al riaprirsi dei lavori parlamentari, nel prossimo gennaio, egli presenterà il disegno di legge tanto desiderato dal Parlamento e dal paese.

Quindi per questa parte l'onorevole Branca ha già avuto una categorica risposta e tale che io credo non lo obblighi ad una contro-replica.

Ma l'onorevole Branca dice che anche l'anno scorso press'a poco in questa stessa epoca, egli faceva la medesima domanda, e ne riceveva l'identica risposta. Io convengo pienamente con l'onorevole Branca sull'esattezza, e, in qualche modo, sulla giustificazione della sua domanda; ma io vorrei chiedere all'onorevole Branca: se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, se il Governo avessero presentato nella passata Legislatura il disegno di legge che ora egli chiede e giustamente con tanta insistenza, crede proprio che la Camera, mentre stava dettando il proprio testamento, avrebbe avuto agio, attività e volontà d'ingolfarsi in una discussione così grave, come è quella che richiede la soluzione di un problema tanto delicato e tanto difficile?

Non ricorda l'onorevole Branca quali e quanti faticosi studi abbiamo noi sostenuto per discutere la riforma della legge elettorale politica, sia per la

parte che riguarda l'allargamento del voto, sia per la parte che riguarda lo scrutinio di lista?

L'onorevole Branca, che è uno dei più diligenti deputati e che assiste continuamente alle sedute della Camera, deve esser convinto al pari di me, che anche quando il Ministero avesse presentato al Parlamento il disegno di legge che egli con tanto calore dimanda, difficilmente il Parlamento avrebbe avuto la volontà e la forza di discuterlo.

Prego adunque l'onorevole Branca di voler considerare l'attuale stato di cose come una necessità ineluttabile, e di affidarsi alla promessa fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici davanti alla Commissione, cioè che al riprendersi dei lavori parlamentari, la sua domanda sarà pienamente soddisfatta.

Non intendo di dire neppure una parola intorno alle altre domande rivolte dall'onorevole Branca all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè questi saprà meglio di me rispondergli adeguatamente; per modo che io mi auguro che l'onorevole Branca finirà per dichiararsi pienamente soddisfatto.

**Parpaglia.** Chiedo di parlare.

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

**Parpaglia.** A proposito di questo modestissimo disegno di legge non farò che una modesta domanda.

Altra volta io ebbi l'onore di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sul servizio cumulativo delle ferrovie dello Stato ed i piroscafi delle compagnie di navigazione sussidiate dallo Stato, e l'onorevole ministro mi dette delle assicurazioni in proposito. Ma intanto è passato del tempo non breve, le cose sono rimaste come erano, ed il bisogno di provvedervi si fa sempre maggiore.

Io non ho d'uopo di dimostrare l'utilità di ciò che domando, perchè questa utilità è abbastanza evidente di per se stessa.

Il mare è una via, anzi la maggiore delle vie del commercio; ma per quei paesi che dal mare sono isolati, il mare non è solamente una via necessaria, ma l'unica via. Quindi le merci che arrivano ai porti non devono subire soste forzate e dannose, sì bene devono giungere presto alla loro destinazione, altrimenti avviene che, fermandosi nei porti, debbono soggiacere ai danni gravi di quei topi roditori, i quali vivono a spese del transito delle merci da porto a porto.

All'incontro quando la merce è spedita celere-mente da una stazione ferroviaria del continente a un'altra stazione delle isole, non sarà gravata

da spese di commissione e la consegna sarà più sollecita e sicura. Io ritengo che i provvedimenti da me invocati sieno necessari ed urgenti, e non trovo che alla loro accettazione, crear possa difficoltà il fatto che una compagnia di piroscafi sia diversa da quella che esercita le ferrovie, poichè vediamo che lo stesso servizio spesso è ripartito tra diverse compagnie del continente, e di più abbiamo un servizio cumulativo tra le compagnie degli altri Stati, e tutto ciò senza inconveniente di sorta. Lo Stato ora si trova in possesso della grande rete ferroviaria dell'Alta Italia e delle Romane, ed ha autorità e anche ingerenza sulle altre compagnie ferroviarie, specialmente sulle compagnie di navigazione postale. Io credo quindi che il Governo possa benissimo valersi di questa sua ingerenza per riuscire finalmente a stabilire il servizio cumulativo tra i vapori e le ferrovie.

Ora questo provvedimento è divenuto anche più urgente dacchè si ammise il servizio dei pacchi postali, i quali corrono nello Stato tra i paesi più lontani, senza che li arresti il mare. Quindi ritengo che sarebbe facile ottenere che le merci vadano da un punto all'altro, sottoponendole alla tariffa costante tra le compagnie di navigazione e le ferrovie dello Stato. E faccio viva raccomandazione all'onorevole ministro, perchè voglia far sì che il servizio cumulativo dei trasporti tra le ferrovie e i piroscafi sia ben coordinato, e risponda alle esigenze del commercio, specialmente delle isole.

Richiamo anche l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un altro fatto. Bisogna togliere qualche ostacolo al commercio fra le isole e il continente italiano, che ora procede, per le forme almeno, come fra paesi esteri. Infatti le navi che provengono dalle isole sono sottoposte a tutte le formalità di dogana, che si applicano alle navi estere. Io non voglio già dire che la dogana non debba sorvegliare questo commercio; poichè altrimenti andremmo incontro a gravissimi inconvenienti. Questi però potrebbero evitarsi col mettere sui piroscafi un agente doganale, il quale, accompagnasse le merci che potrebbero liberamente essere sbarcate nei nostri porti. Questo sarebbe un vantaggio immenso, perchè, se v'è un momento in cui il tempo sia denaro, è precisamente quando il Governo deve fare di tutto per togliere non solo gli ostacoli, ma apprestare i mezzi per raggiungere lo scopo di un migliore e più attivo commercio nell'interno del regno.

Ho fatto questa modesta domanda, sapendo bene che l'onorevole Baccarini non risparmi tempo, nè fatica per riescire allo scopo di rendere i pubblici

servizi più utili e proficui al commercio; e spero di avere da lui una favorevole risposta.

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

**Baccarini, ministro dei lavori pubblici.** Questo semplicissimo disegno di legge pareva a me rivestito d'una così candida veste d'innocenza, da non potere dar motivo a supposizioni di accuse, non che ad accuse formali. Ma chi volesse seguire l'onorevole Branca nel suo discorso, ce ne avrebbe per trattare *de omnibus rebus et quibusdam aliis*.

**Branca.** Chiedo di parlare.

**Ministro dei lavori pubblici.** Io sono grato all'onorevole mio amico Branca delle lodi date alla mia buona volontà, ma preferisco delle formali accuse quando si creda che l'opera mia non conduca al fine al quale essa è destinata, specialmente nello adempimento delle leggi; perchè di questo si tratta, e non di opinioni mie o sue.

All'onorevole relatore, al quale sono gratissimo delle parole cortesi da lui direttemi nella relazione e della sua difesa fatta ora in risposta alle osservazioni dell'onorevole Branca, debbo dire che non posso seguirlo completamente nel domandare quasi scusa dell'opera mia rispetto al ritardo della presentazione del disegno di legge, che riguarda la definitiva sistemazione dell'esercizio delle ferrovie italiane.

Io non sono solito di difendermi con argomenti che equivalgano a nascondere l'opera mia, e dico francamente, come già l'ho detto altre volte, che quel disegno di legge è obbligo del Governo di presentarlo, ma è anche suo dovere di presentarlo quando lo abbia maturamente studiato e definito, e creda giunto il momento opportuno di porlo innanzi al Parlamento; nè alcuna legge ingiunge al Governo di presentarlo in un giorno piuttosto che in un altro.

L'onorevole Branca dirà: ma c'è la legge in vigore sulla proroga dell'esercizio, la quale porterebbe per conseguenza che nell'anno avremmo dovuto presentare il disegno di legge di sistemazione definitiva. Infatti io aveva detto che l'avremmo presentato dentro questo termine, e posso assicurare l'onorevole Branca, oltre quello che è detto nella relazione, che se il presidente del Consiglio non fosse stato obbligato a stare a letto (e spero che nessuno gli vorrà ascrivere a colpa l'essersi ammalato), quel disegno di legge forse sarebbe stato presentato al Parlamento prima del 31 dicembre; e forse ancora potrebbe esser presentato in quel termine. Ma è certo, onorevole Branca, che non sarà per la presentazione un mese prima o un mese dopo di un disegno di legge di quest'im-

portanza che le cose andranno più o meno sollecitamente.

Venendo poi alle ragioni generali del ritardo fino a questi ultimi tempi, farò osservare all'onorevole Branca che la questione da lui accennata, del partito cioè che è venuto alla direzione della cosa pubblica quasi in nome del problema ferroviario e dell'esercizio privato, non ha nulla che vedere con l'argomento; a meno che l'onorevole Branca non voglia gettare un sospetto sulle intenzioni del Ministero. Dalle dichiarazioni del Governo, da quelle del ministro dei lavori pubblici, come può l'onorevole Branca dedurre che le intenzioni loro non siano ora quali sono sempre state? Perchè dice che essendo venuta la sinistra al potere in nome quasi di quei principî, sembri poi che non si vogliano seguire? Nessuno lo ha mai detto.

Ricorderò anzi, a questo proposito, che nel 1878 fu deliberata un'inchiesta sulle ferrovie italiane; e nella legge era stabilito che l'inchiesta si facesse in sei mesi. Ebbene, ci son voluti da tre a quattro anni. Io non ho da fare osservazioni sul tempo impiegato dall'onorevole Commissione; ma se più anni sono stati necessari per fare quel lavoro che il Parlamento aveva supposto fattibile in sei mesi, si potrà dedurre che, dopo quell'enorme ed importantissimo lavoro, era anche necessario un certo tempo al Governo per orientarsi fra tante difficili questioni.

Su questo il Governo doveva fare le sue proposte, ed io le ho da un pezzo definite; perchè ho il difetto di avere delle idee piuttosto nette, o non aver bisogno di molto tempo per determinarle; nè mi accade di mutarle e rimutarle a seconda dello spirar del vento. Sarà difficile che mi trovi in difetto sopra questo terreno. Dunque si dirà: perchè non avete esposto subito queste idee, perchè non avete fatto le vostre proposte?

Ma voleva l'onorevole Branca che il Governo venisse a presentare al Parlamento una legge di questa natura, che domanderà forse degli anni per essere convenientemente discussa e risolta e l'olocausto di parecchi ministri prima che possa avere una soluzione definitiva, mentre si discuteva la riforma della legge elettorale, che portava alla prossima dissoluzione del Parlamento medesimo?

Io certamente non mi sarei preso la responsabilità di invocare da un Parlamento moribondo la definizione di una questione di tanta importanza. Questo per la questione del tempo.

Per il rimanente io auguro all'onorevole Branca, ed a tutti coloro che pensano come lui, che la definizione di questa vertenza in un modo od in un

altro possa convertire le spine in rose e faccia venire in evidenza quei grandi risultati, che, finchè saranno le ferrovie in mano del Governo, non ci sono in apparenza, ma ci sono in sostanza. E ritenga che non dico questo per persuasione mia, perchè io sono stato sempre favorevole ad affidare l'esercizio, la trazione, tutto quello che vuole, alle società private, non foss'altro che per liberare il mio povero successore a questo banco dalle molestie che danno questi affari.

Quel ministro sarà ben felice il giorno, in cui non avrà più da rispondere se sfiata una macchina o ritarda un treno, per far piacere alla *Perseveranza*, od a qualche altro giornale (*Bisbiglio*) che abbia bisogno di farne questione per ragioni politiche od altro.

L'onorevole Branca mette di mezzo le nuove costruzioni ferroviarie. Ma queste non hanno nulla che fare con la questione dell'esercizio. Nessuna legge porta che con la questione dell'esercizio si abbia da risolvere una questione di costruzioni. A me pareva che questa questione delle costruzioni fosse stata risolta completamente dal Parlamento; e posso affermarlo tanto più chiaramente, inquantochè fu risolta in parte contro le mie idee, e contro le mie proposte. Per conseguenza, se l'onorevole Branca non si spiega meglio a questo riguardo, io non posso intendere quale rapporto abbiano le costruzioni con la questione dell'esercizio privato o governativo.

Ma egli ha detto incidentalmente che le costruzioni procedono lentamente. Questo non lo avrei voluto sentire dall'onorevole Branca, del quale ho grandissima stima. Egli è abituato ad occuparsi seriamente delle cose e studiarle, e poi manifestare la sua opinione netta, sia spiacevole o piacevole a coloro che stanno a questo banco. Perchè dice l'onorevole Branca che le costruzioni vanno a rilente? Per giudicare in Parlamento che i lavori vanno adagio, non bisogna ispirarsi ai propri desiderî, ma esaminare la legge come è stata votata, e vedere quale ne sia l'adempimento; quando sia provato e arciprovalo che nulla è in ritardo rispetto allo adempimento della legge, nessuno avrà il diritto di dire che si procede lentamente. Si potrà esprimere un desiderio che si trovino mezzi più adatti per far più sollecitamente le costruzioni, ma quando si danno al ministro 60 milioni, ed egli prova che ne spende 70 all'anno, il ministro deve essere applaudito; altrimenti se si hanno con lui questioni di altro ordine, si scelga un altro terreno. (*Bene!*)

Ma incidentalmente si parla, ed io incidentalmente risponderò. Io ho avuto finora a disposi-

zione dell'amministrazione 140 milioni dal 1879, compresi i concorsi più o meno realizzabili delle provincie e dei comuni. Nel bilancio a carico dello Stato non figurano però che 105 milioni circa.

Or bene, assicuro all'onorevole Branca che a quest'ora ho dato in appalto, all'incirca 500 milioni di lire di lavori. Che cosa dunque si chiede al ministro? Che nel primo anno inventi le ferrovie bell'e fatte? Io ho non solo fatto studiare, ma appaltato per 500 milioni! Ma dirò di più. L'onorevole Branca avrebbe dovuto verificare lo stato degli atti. Dal 1879 in poi, furono aperti all'esercizio 1100 chilometri circa di strade; e levatine appena 300 che si riferiscono alle ferrovie Sarde, comprese in un'altra legge, ed al tronco di Potenza, tutto il resto avrebbe trovato che appartiene alla legge del 1879. Ora io non ne deduco un argomento per dire di aver sollecitato i lavori più di quel che avrebbe fatto qualunque altro. Non ne deduco lode per me; quantunque a chi è, sia pur casualmente, a questo banco, una parte di lode dell'aver fatto presto, debba pure attribuirsi. Ma se non lode, almeno il merito della buona volontà, come diceva l'onorevole Branca.

Ebbene, perchè si è potuto far sollecitamente tutto questo? E la Novara-Pino, e la Broni-Pavia, e la Pinerolo-Torrepelice? Perchè avevansi direttamente in bilancio i fondi, o le provincie li hanno anticipati. Dunque l'onorevole Branca vede che tutte le volte che l'amministrazione ha i mezzi di far presto, lo fa; e tanto presto da non temer confronti. In questi anni, noi abbiamo dato un esempio di rapidità nelle costruzioni, come non solo non ne fu mai dato in Italia, ma forse forse neppur fuori. E questo si è fatto, non per merito speciale di un ministro o dell'altro, ma per aver avuto i danari pronti e persone intelligenti e volenterose a dirigere i lavori.

Dunque per qual ragione per le altre linee, per le quali non ci sono ora interamente disponibili i fondi, suppone l'onorevole Branca che il ministro non voglia fare presto, almeno quanto ha fatto per le altre?

Se dunque l'onorevole Branca ha qualche cosa di più chiaro da dirmi, io lo prego di farlo, non però ora perchè sarebbe un far perdere tempo a lui ed alla Camera, ma in migliore occasione; e le cose che vuol dirmi siano chiare e positive, altrimenti anch'io non potrò rispondere che con parole generiche, e lagnarmi di vaghe accuse, che non hanno alcun fondamento.

A proposito di questa legge l'onorevole Branca ha ricordato anche la costruzione della direttis-

sima Roma-Napoli; e anche qui bisogna che io confessi che non so che cosa ci abbia a vedere. Egli dice: ma ricordatevi che alla scadenza degli impegni colle Meridionali, che avverrà al 30 giugno, voi avete preso impegno di provvedere definitivamente. Se sarà risoluto il problema dell'esercizio ferroviario prima, la legge relativa alla direttissima Roma-Napoli stabilisce che una delle società esercenti, se vi saranno società esercenti, debba costruire questa linea per la fine del 1886.

Ma, onorevole Branca, aspetti che sia scaduto questo tempo e che il Governo non abbia adempiuto alla legge e poi venga a chiedercene conto. Aspetti che siano passati questi 6 mesi e che il Governo non abbia adempiuto ai suoi obblighi. Io presi un impegno solo: di fare tutto quello ch'era possibile all'amministrazione coi mezzi di cui dispone, per cominciare l'esecuzione della direttissima Roma-Napoli, anche prima della definizione della legge relativa all'esercizio, e perciò prima di avere una società costruttrice di questa linea; e dichiarai di più, che col disegno di legge votato dal Parlamento, n'era più che assicurata la costruzione per la fine del 1886.

Dissi che mi sarei valso dei pochi mezzi che si avevano disponibili per la costruzione delle due linee Velletri-Terracina, e Sparanise-Gaeta. Non si creda che me ne sia poi stato colle mani alla cintola. L'onorevole Branca sa che c'è di mezzo una questione indipendente affatto dalla volontà del ministro dei lavori pubblici; ed è di scegliere un tracciato per quella linea che soddisfi non solo alle rapide comunicazioni, ma anche a parecchi altri interessi dello Stato, fra i quali l'interesse militare. E l'onorevole mio collega, il ministro della guerra, ed io, abbiamo incaricato persone competentissime di recarsi ad esaminare il tracciato sui luoghi insieme agli ingegneri delle Meridionali, che avevano fatto gli studi per questa linea. E vi sono andate diverse volte ed hanno fatto anche i loro rapporti. Questi rapporti si trovano adesso davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e spero che si riuscirà, infine, a mettersi d'accordo, quantunque le divergenze non sieno poche. Ora, si vorrebbe egli forse che durante questo periodo di studio su così gravi interessi, unicamente per avere il gusto di cominciare un mese prima un movimento di terra di poca importanza rispetto al tutto insieme, io dovessi spingere lavori inconcludenti, tanto per avere il piacere di metter fuori un avviso d'asta per un milione o un milione e mezzo di opere? Questo non credo di doverlo fare; perchè, lo dico francamente, io ho quasi piacere, e non per la sola linea Roma-Napoli, di aspettare sei

mesi a metter fuori l'avviso di un appalto pur di avere i mezzi di farlo poi più sollecitamente.

Se, per esempio, ho 500,000 lire disponibili per tre anni di seguito per un lavoro, preferisco cominciare il secondo anno, perchè così spendo un milione e mezzo in due anni piuttosto che spenderlo in tre. E in due anni io ho un risultato più appariscente col far procedere i lavori sollecitamente, senza che nascano le facili lagnanze che non si fa niente, che non si conclude niente.

Dunque, per quanto si riferisce alla costruzione della ferrovia diretta Roma-Napoli, posso dire che il Governo sa quali sono i suoi obblighi. Finora nessun impedimento è venuto a far pericolare quella costruzione, e spero che nell'anno che viene sarà risoluto in qualche modo il problema dell'esercizio per avere i mezzi di spingerla con sollecitudine.

In caso diverso, so benissimo quello che il Governo deve fare perchè l'ho proposto io stesso al Parlamento; vale a dire, che dovrà provvedersi in altra guisa perchè i lavori possano essere condotti coll'alacrità necessaria, a fine di assicurare per la fine del 1886 l'apertura dell'esercizio della intera linea.

Un'altra osservazione che mi ha fatto meraviglia è stata quella relativa all'esercizio delle ferrovie Romane! Io non ho ben capito proprio a che abbia potuto accennare l'onorevole Branca, quando ha detto che l'onorevole Spaventa propose l'abolizione dell'ufficio di sindacato, domandandomi poi se io l'avessi abolito. L'onorevole Branca mi ha chiesto come funzioni il sindacato della Corte dei conti, dicendo che egli sa che, per le difficoltà, per i ritardi di questo sindacato, si fanno contratti più gravosi di quello che se esso non ci fosse. Proprio io debbo confessare che ci dev'essere un equivoco a questo riguardo. La Corte dei conti non esercita nessun sindacato sulle ferrovie Romane, non fa che una revisione posteriore. Per conseguenza non può immischiarsi in nessun contratto, nè renderlo per ritardi più o meno gravoso. La legge sulle ferrovie Romane ha stabilito precisamente che non ci sia il sindacato della Corte dei conti; in questo eravamo d'accordo tanto io che l'onorevole Spaventa, perchè appunto coll'esperienza dell'Alta Italia, dove il sindacato della Corte dei conti funziona ora nel modo più largo, ma pur sempre portando qualche impedimento, fu stabilito che non ci sarebbe sindacato diretto sulle Romane per parte della Corte dei conti.

Alla Corte dei conti si manda la contabilità degli atti amministrativi, di mese in mese, come prescrive la legge, ed essa fa le sue osservazioni.



L'amministrazione dà allora le sue spiegazioni, o si acconcia alle deliberazioni della Corte stessa. Non mi consta però che si sieno avute dalla Corte serie difficoltà. Forse l'onorevole Branca voleva accennare alla revisione del Commissariato. Ma anche qui io debbo proprio lagnarmi coll'onorevole Branca, perchè se vuol chiedermi conto di qualche cosa, me lo chieda pure, ma sulle cose che esistono, non immaginando quelle che non esistono.

Io ho pubblicato il regolamento per la gestione dell'esercizio delle ferrovie Romane secondo la legge che fu votata dal Parlamento. Lo legga l'onorevole Branca, e poi mi domanderà se io abbia abolito o no il Commissariato. Ci è un intero regolamento, compilato secondo l'ultima legge, che ne determina appunto le funzioni per quanto possono essere esercitate, essendo l'amministrazione passata allo Stato. Ed è un regolamento oramai ben conosciuto, perchè è stato emanato il 12 febbraio 1882, pochi giorni dopo che lo Stato ha preso ad esercitare direttamente le linee.

In esso l'onorevole Branca troverà quali siano le attribuzioni di questo Commissariato. Esse non sono di sindacato come quelle della Corte dei conti, ma di revisione dei mandati, ecc. Ed io credo che l'onorevole Branca non troverà che questa revisione possa andar più spedita di quello che va.

Del resto, per norma dell'onorevole Branca e dell'intera Camera, devo dire che le ferrovie Romane procedono come hanno sempre proceduto, perchè nulla è stato turbato, nè per le persone, nè pel sistema, nè pel modo d'amministrazione; e ciò per la semplicissima ragione che le Romane sono di nome divenute dello Stato dal 1° gennaio 1882, ma di fatto lo erano già prima, e quindi allora non avevano dipendenza minore di quella che abbiano presentemente. Nessun atto delle Romane poteva essere fatto prima del 1882 senza l'approvazione del Ministero, tale e quale come dopo. La sola differenza si è, che v'ha ora una legge che ha reso definitivo il riscatto, mentre allora lo si voleva fare ma si differiva di anno in anno; rispetto però alla gestione amministrativa o tecnica, nulla, assolutamente nulla, è cambiato.

Vengo all'ultima osservazione (almeno spero di averle raccolte tutte alla meglio, perchè proprio io non mi aspettava di avere a parlare di tutte queste cose a proposito di questa proroga dell'esercizio), vengo all'ultima osservazione dell'onorevole Branca, che riguarda l'applicazione dell'ultima legge relativa alla costruzione delle linee di seconda e di terza categoria, mediante la quale fu data facoltà al Governo di pagare il 5 per cento d'interesse agli appaltatori, i quali avessero antici-

pato di molto la costruzione, o ricevuto in ritardo di molti anni il pagamento.

Anche qui mi ha fatto senso che un uomo dell'importanza dell'onorevole Branca, il quale, lo ripeto, è avvezzo a studiare e maturare le cose, sia venuto a farsi l'eco della leggerezza di molti giornali su questo argomento.

Che cosa è quella legge? Non è che un ripiego per affrettare i lavori delle linee di 2<sup>a</sup> e di 3<sup>a</sup> categoria in confronto dei mezzi dati dalla legge del 1879. Vi erano parecchie linee al cui compimento occorrevano, coi mezzi dati dalla legge del 1879, 15 a 17 anni; io chiesi di potere scontare tutte le somme che sono da pagarsi nel secondo decennio, per compiere tutte le costruzioni nel primo. Concetto semplicissimo. Se vi era difficoltà, questa proveniva più dal mio collega delle finanze, che mi dispiace non sia presente, di quello che provenisse dal ministro dei lavori pubblici, il quale non faceva che chiedere l'anticipazione dei 350 o 400 milioni necessari per i lavori.

Il ministro delle finanze, d'accordo naturalmente col suo collega dei lavori pubblici, e più di tutti, d'accordo coll'intero Parlamento, stabilì che per ottenere l'anticipazione, invece di emettere rendita o di fare un prestito diretto, si facessero tanti prestiti cogli appaltatori, se se ne trovavano; ed io dichiarai nella discussione di quella legge, che se per alcune di quelle linee questi mezzi non fossero riusciti efficaci (poichè sapevamo benissimo che non era facile trovare il denaro specialmente in Italia, per tutte le linee ferroviarie, avremmo provveduto in altro modo. Ora, dato che si debba provvedere in quest'altro modo, aspetti l'onorevole Branca che venga il momento opportuno; e poi, o proponga direttamente un mezzo diverso, o lasci che lo proponga il Governo. Ma io son lieto di dire all'onorevole Branca e a chi diffida come lui (non per animo di diffidare, ma per non essere, evidentemente, troppo bene informati dello stato delle cose) che sarei ben felice se tutti i mezzi proposti per affrettare i lavori pubblici procedessero così loevolmente come è proceduto finora quello relativo alle anticipazioni di danaro. Signori, dalla approvazione di quella legge nel luglio del presente anno, fino al mese scorso, noi abbiamo messo in appalto 84 milioni di lavori e ne abbiamo deliberati poco meno di 78 perchè adesso non ricordo la cifra precisa. E constatato che sono andati deserti definitivamente meno lavori con questo sistema, che col sistema ordinario. Imperocchè è ben noto che, anche quando si hanno i danari da pagare in conto corrente, molte volte vanno deserti degli appalti, non solo all'asta, ma anche

per trattativa privata; tanto che si debbono modificare i capitolati, ed aumentare i prezzi. Finora abbiamo potuto deliberare quasi tutti i lavori (dico: quasi tutti, perchè ancora alcuni sono in corso di appalto), senza aver bisogno di mutare di un centesimo i prezzi, anzi con un ribasso che adesso non ricordo esattamente, ma che spesso fu abbastanza ragguardevole.

Cito, ad esempio, i lavori di maggiore importanza.

La ferrovia dei Giovi l'abbiamo appaltata tutta in 24 milioni; e sarà costruita in 2 anni, pagandola in 8 o 10 anni. Ebbene, per questa ferrovia, l'asta andò deserta; ma, come si fa sempre, si richiamarono delle schede senza cambiar nulla al capitolato; ed abbiamo avuto diverse offerte e fu deliberato il lavoro con un ribasso del mezzo per cento. Alla fin dei conti la legge non dice che i lavori si debbano deliberare, purchè vi sia un ribasso di tanto; basta che si deliberi dentro il prezzo.

Così pure, abbiamo deliberato i lavori della Peloritana nelle vicinanze di Messina, per 14 milioni; ed anche lì, se ricordo bene, c'è stato un ribasso del due o del tre per cento.

In altri lavori di due milioni circa, verso Siracusa, il ribasso mi pare che sia stato del dieci per cento, e così di seguito. In sostanza 78 milioni circa di lavori, milione più, milione meno, non importa, sono stati deliberati a quest'ora senza contestazione di nessun genere.

Ora dunque come si può dire che questo sistema, questo ripiego (si chiami come si voglia) non riesca a nulla, mentre fino ad ora supera qualsiasi aspettativa? Infatti io mi sarei aspettato di trovarmi di fronte a gravi difficoltà per anticipare il denaro, ma vedo che il denaro si trova, e spero che se ne troverà anche in avvenire, non ostante un fatto il quale spero che l'onorevole Branca terrà in gran conto; ed è questo: che noi siamo vicini all'abolizione completa del corso forzoso e quindi al restringimento della facoltà che hanno le varie Banche per le loro emissioni.

Non è quindi più facile adesso che in altri tempi di trovare i capitali in prestito; almeno queste sono le ragioni che vanno esponendo diversi di coloro che si presentano per mostrare quali siano le difficoltà di poter imprendere questi lavori, con anticipazioni di denaro.

Dunque per parte mia, se non ci sono fatti speciali dei quali io debba render conto, dichiaro che nulla di più favorevole mi poteva aspettare nell'applicazione del sistema delle anticipazioni all'esecuzione delle linee di seconda e terza categoria. Io non so se andando avanti sorgeranno

vere difficoltà, perchè veramente finora non ce ne sono; ma allora si provvederà, se sarà necessario, come fu detto durante la discussione. Per ora non saprei davvero per quali ragioni si dovrebbe pensare a ripieghi diversi, dei quali non c'è nessun bisogno.

Ora dirò due parole al mio amico onorevole Parpaglia, il quale ha parlato della necessità di definire il servizio cumulativo tra le strade ferrate e le società di navigazione.

Io posso garantire che le trattative sono bene avviate fra le varie amministrazioni e che ormai non è più questione di veri disaccordi, ma di formalità; e spero che in brevissimo tempo sarà un fatto compiuto anche questo ordinamento del servizio cumulativo. Io cercherò di affrettarlo più che mi sarà possibile.

Un'altra cosa ha suggerito l'onorevole Parpaglia, quella cioè di facilitare i trasporti dal continente alla Sardegna mediante l'istituzione del sindacato doganale a bordo dei battelli a vapore.

Questa stessa idea è stata da me carezzata molto, ed ho dovuto sostenere una grandissima lotta col mio collega delle finanze per ottenerne l'effettuazione, ma disgraziatamente finora non sono riuscito. Io naturalmente debbo credere che vi siano ragioni gravissime che impediscano al ministro delle finanze di acconsentire a questa mia domanda. Egli teme delle frodi che a me pareva non potessero avvenire, o contro le quali a me sembrava che sarebbe stato possibile di garantirsi.

Frattanto ha dato le disposizioni opportune perchè nei trasporti da Civitavecchia a Terranova i viaggiatori non abbiano tutte quelle molestie che avevano prima. Tornerò nondimeno ad insistere presso il ministro delle finanze sulla questione, e se mi riuscirà di vincere le sue riluttanze, sarà contento l'onorevole Parpaglia e lo sarò anch'io, che da gran tempo vagheggio la stessa idea.

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

**Pandolfi.** Io mi limiterò a fare qualche raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè mi pare questa la sede più opportuna per accennare ad alcuni inconvenienti che presso di noi si verificano nel servizio delle ferrovie. A me sembra conveniente che, nel momento in cui il Governo domanda la proroga dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane per un anno, si raccomandi al Governo stesso di fare in quest'anno procedere le cose in un modo migliore che pel passato...

**Ministro dei lavori pubblici.** Quale?

**Pandolfi.** Ora accennerò qualche fatto.

**Ministro dei lavori pubblici.** Bravo!

**Pandolfi.** L'onorevole ministro ha manifestato apertamente il suo parere intorno al sistema di esercizio: egli è per l'esercizio privato. Questo dovrebbe suggerire all'onorevole ministro un maggior rigore affinché l'esercizio governativo fosse fatto nella maniera migliore per non pregiudicare la quistione.

**Ministro dei lavori pubblici.** Quale?

**Pandolfi.** Lo dirò. Vi sono alcune linee dove non si chiedono i biglietti. Questo produce inconvenienti gravissimi, poichè molti vanno in prima classe invece di andare in seconda o in terza.

**Ministro dei lavori pubblici.** Questo lo dice lei; bisogna provarlo.

**Pandolfi.** Se vuole, domandi alla Camera che indichi tre deputati, e io li farò parlare colle persone che mi hanno informato di tale inconveniente. Da qui ai Castelli romani, per esempio, si viaggia quasi sempre senza che vengano richiesti i biglietti. (*Rumori*) Il viaggio che si fa dalla Capitale alla Sicilia è soggetto alle più strane contraddizioni. Si arriva ad una stazione e non si può spedire il bagaglio se non è legato con corde e suggellato, cosa la quale invece non è richiesta dalle ferrovie dell'Alta Italia. (*Rumori*) Ne viene per conseguenza che spesso i viaggiatori devono tornare indietro perchè non possono spedire il bagaglio.

Citerò un altro fatto.

In quest'anno mi sono recato due volte in Sicilia. Ebbene, tutte e due le volte il bagaglio mi è arrivato con tre giorni di ritardo, poichè il ritardo dei treni produce naturalmente il ritardo nell'arrivo dei bagagli. Onorevole ministro, se io dovessi narrare tutto quello che succede nelle ferrovie, dovrei fare un lunghissimo discorso, ciò che non è nel mio intendimento; noto soltanto che non si arriva mai in tempo, e che spessissimo si perde la coincidenza. Coloro che hanno viaggiato all'estero, veggono la grande differenza che c'è fra l'esercizio delle nostre ferrovie e quello delle straniere. All'estero, per dirne una, si nota una grande cortesia in tutti gli impiegati, e da noi per contro, specialmente nell'Alta Italia, si lamenta sovente il difetto di urbanità. Non è nuovo il caso che si viaggi di notte incassati in otto in un solo scompartimento. (*Rumori*)

*Voci.* C'è posto per otto.

**Pandolfi.** Io ho fatto dei reclami, ma questi reclami non hanno giovato a nulla. In Sicilia poi non ci sono vagoni con letto; ed il viaggio da Palermo a Roma è abbastanza lungo: si viaggia quindi nel modo il più disagiato.

Non mi dilungo di più, perchè quanto io deploro

è nella coscienza di tutti quelli che viaggiano. Ora io dico che il pregiudicare la questione dicendo *a priori* che l'esercizio privato sia più vantaggioso di quello governativo, mi pare che sia una tesi insostenibile.

Il segreto per cui le ferrovie sono bene esercitate in Inghilterra è che in quel paese viene ammessa la libera concorrenza, nel senso che vi sono molte società le quali si fanno la concorrenza. (*Rumori*)

Ora, quando voi levate l'esercizio governativo, e affidate questo servizio ad una società senza che alcun altro possa fare concorrenza in quella data linea, allora gl'inconvenienti saranno grandissimi. Noi qui almeno abbiamo il vantaggio di poter domandare al ministro che provveda in una maniera più equa e più conveniente.

Io non credo di dover aggiungere altro: mi appello soltanto a quel sentimento di convenienza, di altissima convenienza che onora l'onorevole Baccarini, affinchè l'esercizio governativo delle strade ferrate diventi il migliore, prima che sia deciso intorno al grave quesito dell'esercizio delle ferrovie.

Io non credo impossibile un regolare andamento nell'esercizio delle ferrovie, quando nello stesso Ministero dei lavori pubblici il servizio delle poste, il quale non è meno complicato, nè meno difficile, pure procede in una maniera veramente ammirabile.

Dunque, per qual ragione non si richiede dai dipendenti una più esatta disciplina? Per qual ragione non ci devono essere efficaci controlli? Per qual ragione il materiale non deve essere portato al massimo perfezionamento? Perchè tutti gli abusi che si verificano non devono essere tolti? Perchè non si muta l'orario, anzichè vedere i treni sempre in ritardo? Ho finito: io darò il voto a questo progetto, perchè è impossibile non darlo; siamo tratti al punto in cui bisogna darlo per forza.

Ma spero che l'onorevole ministro terrà conto della mia raccomandazione, la quale è ispirata dal sentimento del bene del paese ed è confortata da una lunga pratica delle ferrovie, avendo avuto l'occasione di viaggiare spessissimo, non solo in Italia, ma anche all'estero.

Aspetto una risposta dall'onorevole ministro.

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

**Branca.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa e, potrei dire, lo sanno tutti i ministri, che se vi è qualcuno in questa Camera che parli senza reticenze, senza sottintesi, sono precisamente io. Quindi se avessi inteso di fargli delle accuse, gliel'avrei fatte apertamente e con quel linguaggio re-

ciso che è mia abitudine di usar sempre. È inutile dunque il dire che io abbia avuto l'intenzione di fargli delle accuse, e di farglielo sotto forma di diffidenze e di supposizioni.

No, signor ministro, io ho domandato delle spiegazioni, e dimostrerò non solamente come quelle che mi ha dato portino a parecchie conclusioni diverse da quelle ricavate da lui, ma dimostrerò eziandio come anche dove non mi ha risposto, vi sia un addentellato intimo fra problemi strettamente connessi. Comincerò da quella parte delle sue risposte che riguarda quella specie di confusione che mi attribuisce circa il controllo della Corte dei conti, il Commissariato e il controllo delle ferrovie Romane.

E qui io risponderò all'onorevole Baccarini dell' 11 dicembre 1882 con le parole dell'onorevole Baccarini del 22 dicembre 1881. Il rendiconto esiste e chiunque voglia può riscontrarlo.

Nella tornata del 22 dicembre 1881 l'onorevole Baccarini dunque, a proposito del controllo della Corte dei conti sulla società dell'Alta Italia, citava tra gli altri questo fatto, che cioè vi era stato un impiegato il quale aveva perduta la vita, che vi era stata una domanda d'indennizzo, la quale non si poté soddisfare perchè la Corte dei conti non aveva voluto registrarla, e da tutto questo ne era venuto fuori un maggior pagamento; onde egli, valendosi della sua facoltà, aveva dovuto obbligarla a registrare il decreto con riserva.

Ora io da questo fatto particolare che risultava dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro in contraddittorio delle giuste osservazioni fatte anche dall'onorevole Spaventa, ne traeva questa conseguenza, e potrei citare molti altri esempi per mostrare tutti i danni che ne derivano, cioè che il controllo della Corte dei conti ad un'azienda che ha bisogno di grande fiducia e di grande prontezza di risoluzione riesce inefficace, o riuscendo efficace ad esercitare il controllo preventivo, esagera di molto le spese dell'azienda stessa.

Ond'è che noi abbiamo nella rete dell'Alta Italia delle linee che costano fino all'87 per cento di spesa di esercizio. Ecco qual era il fatto sul quale io richiamava l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera, fatto che si connette tutto alla legge di proroga. Perchè io ritengo che volendosi l'esercizio governativo, e allora bisognerebbe organizzarlo; un po' diversamente, imperocchè la legge di contabilità è stata fatta quando non si prevedeva l'esercizio governativo delle ferrovie; ovvero non si vuole l'esercizio governativo (ed io dichiaro che sono di questa opinione, e lo combat-

terò a viso aperto), ed allora senza ritardo bisogna pensare ad organizzare l'esercizio privato. Ed ecco che questa questione, la quale sembrava così confusa all'onorevole ministro dei lavori pubblici, è invece una questione essenziale e che strettamente si attiene al progetto di legge per la proroga.

Darò un altro chiarimento sulla questione dell'ufficio di revisione, che non ha niente che fare col Commissariato delle ferrovie Romane.

L'onorevole Spaventa osservava, nella tornata del 22 dicembre 1881, che quest'ufficio di revisione era stato creato presso il Ministero dei lavori pubblici per il controllo delle operazioni della società, perchè, per quanto la società dipendesse dal Ministero dei lavori pubblici, ed in sostanza vi fosse una vera azienda esercitata per conto dello Stato, pure gli interessi erano diversi, non essendo ancora compiuto il riscatto, o per lo meno anche potendosi credere virtualmente quest'azienda appartenente allo Stato, vi erano due contabilità diverse. A questo proposito l'onorevole ministro Baccarini disse, che egli si riservava di esaminare la questione, cioè che, quando fossero cessate le questioni amministrative, egli avrebbe provveduto mediante decreto reale.

Ora egli dice: vi è il regolamento; ma questo regolamento riguarda il Commissariato, dimodochè non ha nulla a che fare colla questione che io ho sollevato. Io volli dire che il ministro dei lavori pubblici, a proposito del riordinamento dei Commissariati, avrà trovato modo di mantenere lo stesso personale degli Uffici di revisione, ed è su di ciò che io gli ho domandata una spiegazione chiara; ma se egli mi dice di conservarlo a termini del regolamento, io constaterò, che, compiuto il riscatto delle ferrovie Romane, si è creato lo stesso ente che esisteva prima, od almeno sotto altra forma. Ora io dico, poichè sono di coloro i quali non volevano una legge elettorale così larga come fu votata, una volta però che questa è legge dello Stato, io ne accetto tutte le conseguenze, bisogna persuadersi che non si può più governare senza tener conto degli interessi delle moltitudini; il credere che la felicità dello Stato possa essere la felicità solo di alcuni grandi organi dell'amministrazione dello Stato è un errore, e siccome io intendo di prendere ogni occasione per promuovere la semplificazione delle amministrazioni, per far sì che tutto ciò che entra nelle casse dello Stato sia a beneficio del maggior numero, sia a beneficio dei bisogni sociali, e non a beneficio delle alte classi burocratiche; così io prenderò ogni occasione per manifestare il mio pensiero.

Vengo ora all'altra questione più direttamente connessa con l'argomento della proroga.

Rispetto alla questione fondamentale, quella cioè della presentazione del progetto di riordinamento dell'esercizio, l'onorevole ministro mi ha soddisfatto, lo dichiaro francamente, perchè ha detto che se non fosse stato ammalato l'onorevole presidente del Consiglio, a quest'ora il progetto sarebbe stato presentato. Io prendo atto di questa dichiarazione e son lieto di non essermi accontentato di quella fatta nella relazione della Commissione, e mi dispenso anche dal rispondere all'onorevole Lugli, poichè egli stesso disse che identiche assicurazioni erano state fatte nella tornata del 22 dicembre 1881, e che ciò non ostante, era venuto un nuovo progetto di proroga.

Dunque, l'aver provocato delle dichiarazioni così solenni come quelle che ha fatto testè l'onorevole ministro davanti alla Camera, non credo sia stata cosa inutile, e ripeto che io ne prendo atto e ne lo ringrazio.

Restano altre due questioni.

L'onorevole ministro dice: ma che connessione c'è tra l'esercizio e la legge delle costruzioni? Onorevole ministro, questa divisione delle leggi si può fare nei Ministeri tra una divisione e l'altra, anzi tra una sezione e l'altra; ma nel Parlamento, dove i problemi si discutono nella loro sostanza e non nelle loro divisioni legislative e amministrative, bisogna vedere la connessione effettiva tra loro. Ora, in tutte le ferrovie del mondo, l'esercizio serve spesso ad alimentare le costruzioni. Tutte le grandi società francesi, tutte le società spagnuole, tutto il sistema delle ferrovie inglesi ed anche quello delle ferrovie di Stato in Germania, ammettono che una linea produttiva crea necessariamente il fondo o per supplire ad esercizi improduttivi, ovvero ad altre costruzioni. Ora la critica sommaria che emergeva, non da fatti rilevati da me, non da mie supposizioni, ma da fatti citati dallo stesso ministro, faceva risultare come questo regime provvisorio delle ferrovie fosse certo il regime peggiore; ed io diceva: se voi potete riordinare il sistema delle ferrovie e nel tempo più breve possibile, voi guadagnerete dei milioni per l'esercizio; e guadagnando dei milioni sull'esercizio, ecco che avrete trovato i fondi necessari per le nuove costruzioni.

Io naturalmente non ho nessuna idea di affrettare la costruzione di linee a danno della finanza, quando anche queste linee potessero interessare popolazioni che io rappresento. Intendo di essere molto esplicito a questo riguardo, poichè quando il ministro mi dice ch'io porti innanzi fatti più

concreti, io rispondo che non manco mai di esporre intero il mio pensiero alla luce del Parlamento.

Io sono di coloro che hanno assunto l'impegno di abolire il macinato, ma senza nuove imposte e senza turbare l'equilibrio del bilancio; e credo che appunto per questo bisogna ricavare dalla amministrazione dello Stato tutto quello che è possibile di ricavare, per sopperire ai bisogni ed alle promesse che abbiamo fatto alle popolazioni. Ora quando io vedo, che dagli stessi atti ufficiali, dalle parole stesse del ministro, risulta che l'esercizio, così come è, dà luogo a gravi inconvenienti, è naturale che io intendo di sollecitare la presentazione del progetto di un esercizio definitivo, perchè credo che a questa soluzione sia strettamente connessa la più rapida costruzione delle linee nuove ed in particolare di terza categoria. La connessione tra le due cose è poi così intima che davvero non so come la non si veda.

Vengo ora all'ultima parte della risposta dell'onorevole ministro, della quale debbo veramente esprimergli la mia gratitudine, perchè io mai avrei creduto che tutte le mie obiezioni venissero in così breve tempo giustificate dalle parole stesse del ministro.

Egli dice: noi abbiamo avuto 80 milioni di anticipazioni. Innanzi tutto osservo che li avete avuti per poche linee, e prima di tutte per quella dei Giovi, per la quale lo stesso onorevole ministro, nella discussione del giugno passato, disse: mercè questo sistema di anticipazioni immediatamente potrò appaltare la linea. Ma si tratta, ripeto, di una linea; ma mi dica l'onorevole ministro di quali altre linee sia accaduto lo stesso. Eppoi, l'onorevole ministro dimentica che quando si facevano i pagamenti regolari alla scadenza dietro i collaudi, si sono avuti ribassi fino al 36 per cento, ed ora il ministro si applaude di un ribasso del mezzo per cento.

Ecco a che cosa siamo ridotti: perdita sui ribassi e 5 per cento dato agli appaltatori.

Vedete dunque, o signori, quanto questa operazione sia rovinosa. E questo è ciò ch'io osservava nel giugno scorso al ministro delle finanze, perchè questa è una cosa che non riguarda gran fatto i ministri dei lavori pubblici. Io diceva: capisco una di queste due politiche finanziarie, o quella di dire: poichè si deve ancora completare l'operazione del corso forzoso non intendiamo fare alcuna emissione; ovvero quest'altra: facciamo anche delle altre emissioni, emettiamo buoni del tesoro; ma non adottiamo un espediente ch'è così rovinoso. Quel che dice l'onorevole ministro dei lavori pubblici conferma tutto ciò che io aveva prece-

dentemente obbiettato, poichè non si poteva aspettare una prova più evidente della cattiva via in cui siamo.

Infine rispetto alla direttissima Roma-Napoli, l'onorevole ministro anche qui mi dà del diffidente: è questo almeno l'effetto che mi hanno prodotto le sue parole. Per sentimento certamente lodevole egli dice che fa fare degli studi d'accordo col collega della guerra per un migliore tracciato. Ma non è questa la questione, onorevole ministro. Circa la questione del tracciato, circa la sua buona volontà di servirsi del milione e mezzo della *Sparanise-Gaeta* e della *Terracina-Civita Lavina*, di tutto ciò per ora non si è visto nulla; ed io non gliene fo colpa. Però non vorrei che con questa nuova proroga si creasse un ostacolo legislativo; perchè l'onorevole ministro nel giugno passato osservava precisamente che egli anche se avesse avuto i mezzi, non avrebbe potuto affrettare la costruzione della linea, perchè il darla ad una piuttosto che ad un'altra società dipendeva dalla risoluzione del problema, se dovesse cioè adottarsi l'esercizio privato o se dovesse adottarsi l'esercizio governativo. Ora questa legge trasporta il termine del primo semestre, in cui il ministro aveva preso impegno, alla fine dell'anno.

Io dico perciò: l'impegno dal ministro assunto in tutta buona fede, sono il primo a rendergli giustizia, si trova intaccato, perchè? Per un fatto del Parlamento. E ci troveremo poi a dire quello che ha detto l'onorevole ministro, che la questione è comune. Diguisachè a quel deputato che il primo luglio dicesse, voi avete assunto l'impegno di presentare i provvedimenti nel primo semestre 1883, il ministro dirà, abbiamo votato insieme la legge di proroga; quella condizione che si vada al 30 giugno 1883, adesso spira col 31 dicembre 1883. Ecco come tutte le mie domande erano perfettamente connesse e giustificate.

Ed io ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che mi ha fatte, delle quali tutte prendo atto, sia nella parte che mi riesce gradita, sia in quella parte che non posso accettare o che farò oggetto di ulteriori mie osservazioni in altra occasione, perchè appunto per l'amicizia e per la stima che gli porto, dichiaro che mi avrà sentinella vigilante, instancabile per domandare la presentazione del disegno di legge sull'esercizio.

Ed io ho ragione d'insistere, non per diffidenza, ma per le parole espresse dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nella tornata del 22 dicembre 1881 ed in quella che ha ripetuto oggi stesso. Perchè egli in quella tornata, pure rispondendo molto cortesemente, diceva: ma la Commissione ha

studiato tre anni; ora credete voi che il Governo possa in sei mesi rivedere lo studio che una dotta e competente Commissione ha fatto in tre anni? E intanto invece di sei mesi, la Camera ha dato un anno.

Oggi il ministro ha ripetuto la stessa cosa ed anzi ha detto, di più, che questo è un problema, a cui verranno meno sei o sette ministri. Ed io aggiungo: se un ministro, come l'onorevole Baccarini, che tutti riconoscono competente, che è ministro dei lavori pubblici per la seconda volta, da parecchi anni, si arresta dinanzi al problema, chi sarà l'audace che lo vorrà affrontare?

Ecco dunque, onorevole Baccarini: è una necessità che il problema si affronti e si ponga innanzi alla discussione del Parlamento, perchè solo agendo con grande energia si possono superare gli ostacoli: che se non si arriverà presto, pur tuttavia vi si arriverà; mentre con questo sistema non si arriverà mai!

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

**Ministro dei lavori pubblici.** Due parole di risposta all'onorevole Pandolfi, il quale mi pare siasi riscaldato troppo per argomenti, che non ne valevano la pena, (*Ilarità*) perchè in sostanza i suoi addebiti all'esercizio ferroviario prima di tutto sono indipendenti dall'essere l'esercizio stesso affidato allo Stato piuttosto che alle società, ed in secondo luogo sono così minuti che proprio ci vorrebbe un esercizio ferroviario fatto dagli angeli (*Si ride*) del paradiso per non riscontrarli, come si riscontrano non solo in Italia, ma in tutte le ferrovie del mondo. Si fanno dipendere certi difetti nell'esercizio delle ferrovie dal grado di galateo, che può usare un capo-stazione in un caso o in un altro; ma l'esercizio per conto del Governo si fa ora da tutto il personale che lo faceva prima. E poi non si può ammettere che tutti gli uomini al servizio dello Stato, in Italia, sieno gente sgarbata, mentre tutti quelli, che servono le società ed all'estero, sono tutti fiori di gentiluomini. Io mi permetto di dubitar molto della esattezza, non di quanto dice l'onorevole Pandolfi, perchè probabilmente egli ha parlato di fatti avvenuti a lui personalmente, ma, nella generalità, degli altri addebiti che gli saranno stati raccontati.

Io ho questa opinione, onorevole Pandolfi, che l'esercizio delle ferrovie, in Italia, sia fatto dal Governo, sia dalle Società, vale quello che valgono tutti gli altri esercizi del mondo, sia governativi, sia privati. Senonchè, stando sulle generali, si fa presto a dire: si è fatto male. Io non ho mai lodato l'esercizio, come è attualmente,

e la Camera mi renderà ragione, o, quantunque certe accuse non mi paiano serie, tuttavia io non farò mai l'elogio della perfezione dell'esercizio, che ora esiste, indipendentemente, intendiamoci bene, dall'essere fatto dal Governo, piuttosto che dalle Società.

Ne vuole una prova, onorevole Pandolfi? Tutti gli addebiti, od almeno pei tre quarti, che Ella ha fatti, sono precisamente relativi all'esercizio privato. Ella parla dei difetti dell'esercizio in Sicilia e in altre parti meridionali: ma quello è fatto dalla società delle Meridionali: è già l'esercizio privato. Onde la soluzione del problema generale non muterà nulla a questo riguardo.

Io sono favorevole ad appaltare l'esercizio, ma non mica perchè spero che sia fatto nè meglio, nè a miglior mercato; tutt'altro. Non è il momento questo di parlare di tale questione; ne parlerò lungamente, o da questo, o da altro banco, quando verrà il momento di trattare *ex professo* la questione. (*Ha ragione!*)

Io non credo che, perchè il servizio sarà fatto da una Società, sarà per questo meglio fatto, e col miglior interesse dello Stato: ma ci sono molte altre considerazioni che conducono ad adottare, come è stato già da lungo tempo stabilito, almeno dalla parte politica, alla quale io appartengo, l'esercizio privato. Ma, ripeto, l'onorevole Pandolfi si dava la zappa sui piedi, perchè precisamente i difetti a cui egli accennava, ed i luoghi nei quali li diceva avvenuti, stanno contro l'esercizio privato, essendo dipendenti dall'esercizio di una Società.

L'onorevole Pandolfi di concreto non ha detto che tre cose. Una, che nelle ferrovie Romane, tra Roma e Napoli, si viaggia in seconda classe con un biglietto di terza, e che durante il viaggio non si chiede il biglietto a nessuno.

Ora, questo sono accuse troppo gravi: bisogna quindi avere la pazienza di accertarle e concretarle, altrimenti dirò all'onorevole Pandolfi che ha raccolto qualche voce infondata, perchè io non posso credere, fino a prova accertata, che si permetta di viaggiare con un biglietto di seconda classe nella prima, o con uno di terza nella seconda. Questo grave abuso dunque bisogna accertarlo.

In quanto poi al non chiedere i biglietti, io non so nemmeno a che miri quest'accusa generica. Ma i biglietti si chiedono all'uscita, o dal controllore lungo il viaggio.

Pretende forse l'onorevole Pandolfi che ad ogni momento il controllore si presenti ai viaggiatori per vedere se hanno il biglietto? Il controllo si fa

lungo la strada; ed io so, per quanto mi consta, che si fa, e che si è sempre fatto. Ad ogni modo di quest'accenno generico terrò il debito conto per far verificare quanto di vero in esso ci sia.

L'altro appunto è curioso. L'onorevole Pandolfi si lagna che si mettano in un vagone di prima classe otto persone. Ma i vagoni di prima classe sono ben fatti per contenere otto persone; ed io debbo encomiare anzi i conduttori, i quali cercano di riempirli. L'onorevole Pandolfi che ha grande e lunga pratica delle cose ferroviarie, saprà meglio di me che l'amministrazione ha molto interesse a far sì che i vagoni sieno completi e che ne sia diminuito il numero, poichè una delle maggiori spese che si fa nel servizio dei viaggiatori, consiste appunto nel trasportare un gran peso morto, come succede quando si hanno molti vagoni con poche persone e perciò quasi vuoti. Di questo adunque non si dee fare un addebito al personale ferroviario, ma anzi dargliene lode.

Finalmente l'onorevole Pandolfi si è lagnato che in Sicilia non vi sono vagoni con letto: e qui io credo che egli abbia ragione di reclamare. Io però mi auguro che quando ci sieno i vagoni con letto, ci sieno anche le persone che se ne servano. (*Si ride*) Non è già che in Sicilia non vi sieno persone che vogliano e possano servirsi di questa piccola comodità, ma in nessun paese, per viaggi di poche ore, s'adoprono i vagoni con letto; poichè per sì breve cammino nessuno si prende l'incomodo di porsi a letto. Generalmente si hanno i vagoni con letto nei treni che fanno lunghi viaggi.

Del resto non è solo in Sicilia che mancano i vagoni con letto. Se si esce fuori niente niente dalle linee di grande comunicazione, come quelle che vengono a Roma ed a Napoli da Torino o da Milano, non si trovano in alcun treno vagoni con letto, specie nelle linee trasversali. Cercheremo però d'introdurre il compartimento con letto anche sulle linee siciliane, perchè a Messina e a Palermo, ad esempio, può accadere che qualcheuno ne profitti di notte, ma non sarà una cosa della quale molti sentiranno grande bisogno. Questo bisogno sarà sentito piuttosto nel tratto che corre da Roma a Reggio di Calabria.

Io spero non pertanto che presto si potranno attaccare ai treni diretti delle Calabrie i vagoni *Pullmann*, essendosi stabilito con quella società una convenzione per la introduzione di questi vagoni su quella linea.

All'onorevole Branca non voglio rispondere molto minutamente, perchè credo che non ce ne sia biso-

gno; non per la controrisposta in sè, ma perchè si perderebbe troppo tempo e non sarebbe questo il caso di discutere tutte le questioni sollevate, molto più che egli ha dichiarato che mi farà altre osservazioni, e così mi riservo di rispondere a queste, che saranno, come sempre, importanti ed altrettanto cortesi.

Io ho detto all'onorevole Branca che l'ufficio di controllo non esisteva, perchè ho inteso e creduto sempre che parlasse delle ferrovie Romane; ma, nella risposta, egli ha parlato dell'Alta Italia, ed allora, io dico, che è un altro affare. Nell'Alta Italia esiste realmente l'ufficio di revisione; ma non esiste in una forma diversa da quella che era proposta dall'onorevole Spaventa. Io, nella legge del 1881, avevo messo che l'ufficio di riscontro non dovesse entrare nel merito delle deliberazioni, ma dovesse solo registrarle per regolarità. E fu appunto su proposta dell'onorevole Spaventa che si tolse il periodo che riguardava l'esame del merito. L'onorevole Spaventa opinava soltanto che non ci fosse bisogno della legge per far registrare quei decreti, di cui uno fu citato dall'onorevole Branca; ma tutte le modificazioni che io ho saputo introdurre per migliorare questa parte del servizio dell'Alta Italia, sono state introdotte da un pezzo.

E, mi perdoni l'onorevole Branca, se si trattasse di un altro che arrivasse di fresco, comprenderei la sua osservazione; ma, trattandosi di lui che da tanto tempo si occupa dei quesiti che si sottopongono all'esame della Commissione del bilancio, mi fa meraviglia che faccia accenni così generici e non abbia posto gli occhi sopra nessuno dei miei poveri atti.

Fin dal febbraio o dal marzo dell'anno presente non solo fu fatto il regolamento per le ferrovie Romane, e non per il Commissariato, bensì per tutta l'amministrazione delle Romane, ma fu anche modificato quello che riguardava l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, del quale appunto in varie occasioni si erano fatte tante critiche da tutti, me compreso.

Dunque quel regolamento fu completamente modificato e lo fu per tal guisa che trovai diverse difficoltà per aver il voto favorevole del Consiglio di Stato. Ma io, forte delle discussioni che erano state fatte in quest'Aula e precisamente delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Spaventa, quando si tolse dall'articolo di legge che l'esame sul merito era escluso dalle attribuzioni dell'Ufficio di revisione, tenni duro e la Corte dei conti registrò completamente tutte le modificazioni proposte.

Ora, onorevole Branca, esaminando le modificazioni introdotte e più ancora esaminando (questo

non posso pretenderlo, ma è sempre nelle sue facoltà di farlo, poichè io mi farò un pregio di mettere tutto a sua disposizione) esaminando, dico, come procedono le cose, avrebbe trovato che è in arretrato con osservazioni contrarie, ovvero che se vi sono difetti egli è perchè nulla è perfetto, ma che non dipende certo dalla volontà mia il farlo scomparire; molti ne sono stati tolti, ed in ogni caso egli dovrebbe dire quali sono le cose che si dovrebbero fare, sicurissimo che troverà in me chi lo ringrazierà di qualunque suggerimento.

Imperocchè, lo ripeto, sono stato ben lungi, e lo sono anche adesso, dal ritenere perfetto il servizio sia delle amministrazioni che dipendono dallo Stato, sia di quelle che dipendono dalle società; dappoichè, o signori, non bisogna dimenticare che in Italia abbiamo due servizi: l'uno per conto dello Stato e l'altro privato.

Io sfido chiunque a provare che il servizio fatto direttamente dalla società delle Meridionali, per esempio, sia migliore di quello che è fatto dalle amministrazioni dipendenti dallo Stato; il che non vuol dire che la direzione delle Meridionali, al pari di quelle dello Stato, non faccia il possibile perchè il servizio proceda meglio che possa; ma, ripeto, la panacea non starà certamente nell'aver il servizio fatto da una società piuttosto che da una amministrazione direttamente dipendente dallo Stato.

L'onorevole Branca, finalmente, ha detto che lo hanno spaventato le parole da me pronunziate in una tornata dell'anno scorso, e confermate oggi, intorno all'esercizio ferroviario. Non so qual grosso peccato io abbia commesso perchè non ricordo quelle parole; ma, poichè da esse l'onorevole Branca fu indotto ad esclamare: Se si arresta il ministro dei lavori pubblici davanti alla difficoltà di questo problema, che cosa dovremmo far noi altri meno pratici di lui? io, ringraziando l'onorevole Branca della favorevole opinione che ha di me, gli confesso sinceramente che il problema ferroviario mi spaventa moltissimo, non già perchè mi manchi il coraggio di affrontarlo (perchè questo coraggio bisogna pure averlo quando si siede su questi banchi), ma perchè ho timore di commettere qualche grosso sproposito.

Io penso che col definire la questione dell'esercizio ferroviario si potrà ottenere qualche vantaggio (e questo sarà più che sufficiente per giustificare la scelta di un modo di esercizio piuttosto che di un altro), ma non ho fiducia che si possano conseguire notevoli profitti finanziari. Nonostante questa mia persuasione, la presentazione del disegno di legge non verrà ritardata neppure d'un minuto, chè non mi trattiene alcun timore di



affrontare la soluzione del problema; soltanto, lo ripeto, temo di non riuscire a risolverlo troppo bene, e credo che questo timore gioverà a far sì che si metta il piede in fallo il meno possibile.

Del resto, dopo le esplicite dichiarazioni che ho fatto, mi pare che non sia necessario aggiungere altro per assicurare la Camera, che certissimamente, come si rileva dalla relazione della Giunta, il primo giorno della riapertura della Camera dopo le vacanze (se vacanze vi saranno) il disegno di legge si troverà davanti alla Camera stessa.

**Pandolfi.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Pandolfi.** A me veramente dispiace che l'onorevole ministro si sia quasi offeso di quanto io ho detto. Io ho creduto di giovare a tutti, indicando alcuni inconvenienti che l'onorevole ministro ignora. In quanto al galateo, creda, onorevole ministro, che non ho inteso punto di parlare degli alti impiegati, i quali hanno tutti una buona educazione e non mancano mai di cortesia, ma mi sono riferito al basso personale, che è quello che si trova maggiormente in contatto coi viaggiatori. Mi sono poi trattenuto intorno a ciò perchè, secondo me, il galateo è indizio di disciplina. Per conoscere se un corpo è ben disciplinato, basta vedere il contegno degli individui che lo compongono. Ne sia esempio il nostro esercito, dove ogni soldato è modello di cortesia in ogni cosa.

Ed a me dispiace che il personale delle nostre ferrovie manchi di disciplina non tanto per noi italiani, quanto per gli stranieri, poichè l'amministrazione ferroviaria, più delle altre si trova in continuo rapporto con tutto il mondo. In Italia dove vengono una gran quantità di forestieri, gl'inconvenienti deplorati assumono un carattere più grave; poichè discreditano il nostro povero paese che non c'entra per nulla! Bisognerebbe trovarsi presenti a tutte le discussioni che si fanno nelle stazioni e nelle carrozze per avere un criterio esatto di quanto si lamenta. Non è bene veder pigiare otto distintissime persone in una carrozza, per lasciarne un'altra intera a disposizione di qualche fortunato mortale, che spesso non è che un semplice impiegato. Questa cosa accade ogni giorno, ed i conduttori chiudono a chiave le carrozze riservate, affinchè non si abbia nemmeno la possibilità di vedere chi c'è dentro. A me, come deputato, è accaduto di reclamare talvolta al capo stazione e mi sono convinto sempre che quelle carrozze erano occupate abusivamente e clandestinamente.

Creda, onorevole ministro, che io sarei lietis-

simo che le ferrovie italiane potessero sempre avere le carrozze piene zeppe di viaggiatori e che tali viaggiatori non avessero a lagnarsi del servizio governativo; ma quanto al fatto di chiedere o non chiedere i biglietti, ciò dipende da pigrizia e non da altra cosa. Certi impiegati non si vogliono dar la briga di fare il loro dovere; e quindi ne viene un disagio per i viaggiatori ed un danno per l'amministrazione delle ferrovie; perchè su quelle linee, dove si sa che gl'impiegati non si occupano della verificaione dei biglietti, molti vanno a godere un posto di classe superiore, salvo, in qualche caso, a pagare la differenza. Io ho voluto indicare soltanto questi fatti mentre potrei tessere una lunga litania d'inconvenienti.

Osservo anche all'onorevole ministro che il materiale si trova in uno stato veramente deplorabile. Io so che il ministro ha presentato un disegno di legge per migliorare il materiale, ma io lo prego d'insistere affinchè questo disegno di legge abbia presto il suo corso. Faccio poi un'ultima osservazione, ed è che, o si mutino gli orari, ovvero si richiegga l'adempimento esatto di quelli esistenti. Questo fenomeno costante che non si osserva mai l'orario, dimostra che niente procede in ordine nelle strade ferrate. Se la condizione dei binari o la imperfezione delle macchine impedisce che gli orari si possano mantenere, sarà più decoroso e più utile il modificarli, stabilendo maggior tempo per certe corse. Ma è indispensabile, che l'amministrazione dello Stato sia la prima a dare all'Italia l'esempio dell'adempimento rigoroso degli impegni assunti.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**Presidente.** Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. *(La discussione generale è chiusa.)*

Passeremo alla discussione degli articoli.

“ Art. 1. L'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane, assunto dal Governo in forza delle leggi 8 luglio 1878, n° 4438 (serie 2<sup>a</sup>) e 25 dicembre 1881, n° 545 (serie 3<sup>a</sup>), sarà continuato colle norme delle leggi stesse dal 1° gennaio al 31 dicembre 1883. ”

Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo primo.

*(È approvato.)*

“ Art. 2. Nel bilancio definitivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1883, sarà stanziata in apposito capitolo la somma occorrente per lavori di completamento delle linee e per acquisti di materiale mobile in aumento d'inventario, che pel detto anno 1883 saranno necessari sulla rete delle ferrovie Romane. ”

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

Voteremo a scrutinio segreto questo disegno di legge, non appena sia approvato l'altro iscritto nell'ordine del giorno.

### Letture e svolgimento di una domanda d'interrogazione del deputato Finzi al ministro dei lavori pubblici.

**Presidente.** Do lettura di una domanda d'interrogazione diretta all'onorevole ministro dei lavori pubblici:

“ Desidero interrogare il ministro dei lavori pubblici sullo stadio in cui si trovano le predisposizioni per rendere transitabile il ponte sul Po a Borgoforte.

Firmato “ FINZI. ”

**Ministro dei lavori pubblici.** Io potrò rispondere anche domani se l'argomento è urgente per l'onorevole Finzi; altrimenti risponderò nel giorno in cui si discuterà il bilancio dei lavori pubblici.

Risponderei anche ora per quello che so, ma se l'onorevole Finzi desidera di avere informazioni precise, bisogna che mi conceda il tempo necessario perchè io possa telegrafare a Milano, dove è la direzione di quei lavori.

Per essere più sicuri, possiamo stabilire la seduta di mercoledì.

**Presidente.** Onorevole Finzi, l'onorevole ministro propone che la di lei interrogazione si svolga mercoledì.

**Finzi.** Certamente io non potrei insistere perchè l'onorevole ministro mi rispondesse direttamente sui particolari degli ultimi provvedimenti presi, ma vi ha una circostanza che mi farebbe desiderare di avere una pronta risposta.

Essa non concerne nè le opere che vogliono essere eseguite senza indugio, nè quelle che si stanno preparando.

Io desidererei di essere chiarito dal ministro intorno a questo punto: se realmente la riattazione del ponte spetta al Governo od alla società concessionaria, la quale io non so quali obblighi abbia rimpetto al Governo. Se l'onorevole ministro potesse dirmi in questo momento solamente che è il Governo quello cui spetta provvedere, e che provvederà coll'alacrità che si richiede a tant'opera, che interessa una delle più importanti comunicazioni nazionali, io me ne terrei pago, e quanto al

resto delle notizie positive, egli potrebbe darmele a suo agio.

Giacchè io mi tengo sicuro, che, quando questa debba essere opera governativa, essa verrà eseguita con quella sollecitudine, che è propria del Ministero dei lavori pubblici nelle cose di simile importanza.

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

**Ministro dei lavori pubblici.** A questa domanda io posso rispondere subito.

L'onorevole Finzi, prudente com'è in tutte le sue cose, non può domandarmi che io mi pronunzi sulla competenza della spesa, sia a favore, che contro lo Stato in una causa già controversa. La Camera ricorda, perchè ciò dipende da una legge che essa ha votato, che fu data la concessione della strada ferrata da Modena a Mantova ad una società, la quale è sempre proprietaria di quella strada, ma ha ceduto l'esercizio della medesima al 50 per cento del prodotto lordo alla società dell'Alta Italia, alla quale poi è succeduto il Governo.

Ora, contro ogni previsione, è accaduto un caso quasi nuovo; cioè, che durante le ultime piene del Po, quantunque non eccezionalmente elevate, sia stata travolta nei vortici del fiume una delle pile del ponte di Borgoforte, fondata ad aria compressa alla profondità di 20 metri (salvo qualche decimetro di differenza) al disotto delle magre. Fortunatamente la scomparsa di quest'appoggio sotto la travata non ha fatto precipitare nel fiume la travata stessa; la quale ha potuto sostenersi, perchè a sistema continuo, e rimane ancora a posto; di modo che non si tratta che di ricostruire la pila per restituire il ponte al pubblico servizio.

Ma, intorno a questa ricostruzione è sorta una contestazione: l'amministrazione dell'Alta Italia per conto dello Stato invitò la società a riparare la pila; perchè, sebbene essa abbia l'esercizio della linea, i guasti derivanti da forza maggiore e indipendenti dall'esercizio medesimo, ricadono sul proprietario e non sull'esercente. Ma la società concessionaria crede di avere ragioni in contrario, e, forse perchè è scarsa di mezzi, eccipisce che, non tocca ad essa il provvedere.

Se questa questione non sarà risolta per desistenza di alcuna delle parti, verrà decisa dai tribunali; e sono sicuro che l'onorevole Finzi non domanderà l'opinione del Governo intorno alla questione medesima, perchè non si può prematuramente esprimere l'opinione sopra un argomento che può essere sottoposto ai magistrati ordinari.

Io credo piuttosto che la interrogazione dell'onorevole Finzi sia diretta ad avere l'assicurazione che, nonostante la possibilità di una contestazione

sulla competenza della spesa, si solleciterà egualmente la costruzione della pila e la riattivazione del passaggio del ponte.

**Finzi.** Sì! sì!

**Ministro dei lavori pubblici.** Ed io posso assicurarlo che, qualunque sia e quale possa essere la durata della questione sulla competenza della spesa, essa non arresterà l'esecuzione dei lavori, perchè è interesse nostro, come è interesse stesso della società concessionaria, che i lavori siano eseguiti sollecitamente; e l'amministrazione dell'Alta Italia ha già l'ordine di eseguire, e credo che abbia anche già provveduto per la ricostruzione della pila; naturalmente circondandosi, verso la società, di tutte le cautele per il rimborso delle spese.

Domani potrò dare privatamente all'onorevole Finzi maggiori informazioni sullo stato preciso in cui stanno le cose; frattanto egli sa quali sono le disposizioni date dal Governo.

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

**Finzi.** Mi dichiaro soddisfatto di quanto ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli può esser sicurissimo che io non voglio compromettere, con la mia interrogazione, l'interesse dello Stato, perchè non intendo che nessun giudizio personale possa pregiudicare la vertenza che per avventura sia per sorgere tra la società concessionaria ed il Governo, sulla competenza passiva per la esecuzione del lavoro. Solamente io mi permetterò di dirgli che, per quanto è a notizia pubblica, nessun lavoro di preparazione, come nessuna indagine è stata ancora praticata, per riuscire ad investigare se il pilone sia stato distaccato dalle fondamenta, o troncato laddove il cassone di ferro lo involge.

Ad ogni modo, io spero che quello che non si è fatto si farà; e che un palombaro si farà discendere, se non alla profondità di 20 metri, almeno a quella di 10, 12 o 15 metri, per iscoprire quale sia la condizione reale di questo piccolo disastro; piccolo disastro però che è sufficiente ad interrompere tutte le comunicazioni con la Germania della media e bassa Italia; piccolo disastro che è sufficiente ad impedire il trasporto dei passeggeri nelle corse direttissime, ed il passaggio delle merci per quella via, che è la più breve fra la bassa e la media Italia e la Germania. Io spero, dunque, che quella sollecitudine che non è mancata finora verrà adoperata in seguito.

**Ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Ministro dei lavori pubblici.** Una sola parola all'onorevole Finzi. Dalle ultime frasi della sua risposta pare che egli creda che finora l'amministra-

zione dell'Alta Italia non si sia occupata di indagare la causa che ha originato lo sprofondamento della pila. Ora, io ripeto, non posso comunicargli particolari, ma posso assicurarlo che la causa è stata accertata, almeno a giudizio degli ingegneri dell'Alta Italia.

Naturalmente mi sono occupato di questo argomento, perchè, fra tante disgrazie di ponti caduti, questa sola mi ha sorpreso per la ragione ch'io sapeva che il ponte di Borgoforte era fondato alla profondità di 20 metri; ed anzi mi venne l'idea che fosse stata commessa qualche frode nella originaria costruzione. Mi risulta invece, per dichiarazione degli ingegneri dell'Alta Italia, che il vortice, stabilitosi attorno alla pila caduta, è andato tre metri più profondo delle fondazioni della pila medesima, per cui essa è stata ingoiata, come accade sempre nel caso di vortici che arrivino a trivellare sotto le fondazioni. Hanno inoltre indagato gli ingegneri stessi come possa essersi stabilito un gorgo così profondo attorno ad una pila, mentre ciò non succede nelle pile degli altri ponti del fiume; ed avrebbero attribuito il fatto alla ristrettezza dell'alveo in quel punto. Io non voglio pronunciare un giudizio, nè affrettato, nè pretenzioso in proposito, ma da un pezzo si ritiene che questo restringimento sia reale, poichè lì il fiume ha una larga golena dalle due parti e l'argine stradale entra molto dalle due sponde nella golena, per cui nel caso di grandi piene il corso del fiume è costretto tra i due tratti di argine che vengono ad occupare l'alveo, mentre ci vorrebbero altre due arcate per lasciare libera l'intera sezione.

Si è inoltre osservato in una parte di golena un imboschimento sì fitto da resistere al corso vivo del fiume e costringere quasi tutta la corrente a passare fra due o tre campate del ponte. Per conseguenza, siccome la massa d'acqua, che non può scorrere in largo, deve andare in basso, quando, come nel nostro caso, la luce viva del ponte nell'atto della piena non sia sufficiente, così può avvenire naturalissimamente un approfondamento straordinario del gorgo.

Ma non è poi a far meraviglia di un gorgo di 23 metri; perchè io ne ricordo uno di 32 a Casalmaggiore e un altro di 28 ad Ostiglia; quest'ultimo verificossi, dopo la rotta del 1872, non per ostacolo di un ponte, ma unicamente per l'urto della corrente fatta più rapida per la chiamata della vicina rotta.

Ad ogni modo, ripeto, chiariti meglio i particolari, darò all'onorevole Finzi tutte le spiegazioni che desidererà.

**Finzi.** La ringrazio.

**Presidente.** Così è esaurita la interrogazione dell'onorevole Finzi.

### Discussione del disegno di legge per concorsi a posti di sottotenente d'artiglieria.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Concorsi speciali ai posti di sottotenente d'artiglieria.

Onorevole relatore, mi sembra sia incorso un errore di stampa, vale a dire che non sia effettivamente contrapposto alcun emendamento al disegno di legge del Ministero, sebbene apparisca il contrario.

**Taverna, relatore.** V'è una modificazione all'articolo 3º, alinea a).

**Presidente.** Scusi, ma deve essere incorso un errore di stampa perchè l'emendamento ripete testualmente la parte dell'articolo che si vorrebbe emendata.

**Taverna, relatore.** Sì, è incorso un errore di stampa. Hanno stampato l'emendamento della Commissione anche al posto del disegno di legge ministeriale.

**Presidente.** Di maniera che è sbagliato il testo del disegno di legge ministeriale? (*Segni d'affermazione al banco della Commissione*).

Chiedo all'onorevole ministro della guerra se desideri che la discussione si apra sul disegno di legge ch'egli ha proposto, o se accetti che si apra sul disegno della Commissione.

**Ministro della guerra.** Accetto che la discussione si faccia sul disegno della Commissione.

**Presidente.** Va bene.

Si dà lettura del disegno di legge della Commissione.

**Ferrini, segretario, dà lettura del disegno di legge.**

**Presidente.** Dichiaro aperta la discussione generale. (*Pausa*)

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

(*La discussione generale è chiusa.*)

Passeremo alla discussione degli articoli:

“ Art. 1. Il Ministero della guerra è autorizzato ad aprire, nell'anno 1883, due concorsi speciali onde coprire le vacanze avvenute e che potranno verificarsi nei sottotenenti dell'Arma d'artiglieria. ”

Lo metto a partito.

Chi l'approva sorga.

(*È approvato.*)

“ Art. 2. Saranno ammessi al concorso i giovani che ne facciano domanda e si trovino nelle condizioni seguenti:

“ a) siano regnicoli;

“ b) abbiano compiuto l'età di 18 anni e non superata quella di 26 all'epoca del concorso;

“ c) siano celibi, o se ammogliati posseggano l'annua rendita di L. 2000;

“ d) si trovino nelle condizioni di moralità ed attitudine fisica richieste per l'arruolamento volontario dalla vigente legge pel reclutamento dello esercito;

“ e) soddisfacciano alle condizioni di studi determinati dall'articolo 3. ”

**Fazio Enrico.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** L'onorevole Fazio Enrico ha proposto un'aggiunta all'articolo 2, che reputo opportuno di comunicare alla Camera prima di dar facoltà di parlare al proponente.

L'aggiunta sarebbe la seguente:

“ Sono ammessi al concorso anche gli ufficiali i quali abbiano completati tre anni di corso all'Accademia e due anni alla scuola di applicazione, e che, per non essere stati approvati in un solo esame, furono destinati all'Arma di fanteria. La loro anzianità verrà regolata secondo i punti di merito del concorso. ”

L'onorevole Fazio Enrico ha facoltà di parlare.

**Fazio Enrico.** La proposta presentata da me, in compagnia dell'onorevole Colaianni, ha per iscopo un atto di prudenza e di giustizia. Dalla relazione dell'onorevole ministro risulta che mancherebbero 376 ufficiali d'artiglieria e che, tenuto conto del numero di quelli che esciranno dall'Accademia, si avrà sempre una deficienza di circa 140 ufficiali. Da ciò la necessità d'aprire un concorso fra i borghesi. Ora v'ha nell'esercito un numero di persone già istruite nelle materie sulle quali deve aggirarsi il concorso; di persone che hanno compiuto i loro studi e sono fallite in un solo esame.

Noi conosciamo le gravi difficoltà che s'incontrano negli esami e sappiamo che giovani valentissimi possono essere riprovati in una sola materia. Ebbene, se vi son nell'esercito ufficiali, i quali hanno già fatto tre anni all'Accademia, due anni nelle scuole d'applicazione e sono falliti, non dico in tutti gli esami, ma in un solo esame; costoro hanno, più dei borghesi, diritto di concorrere ai posti vacanti. È chiaro che con ciò non intendo dire che eglino possano senz'altro essere nominati ufficiali, perchè allora si darebbe forza re-

troattiva alla legge; ma invece, domando: perchè non potrebbero essi venire ammessi al concorso e correre la stessa alea dei borghesi? A me pareva che non occorresse nemmeno una proposta speciale per concedere a costoro di presentarsi al concorso; ma avendone richiesto l'onorevole ministro della guerra e l'onorevole relatore, ho sentito che vi erano delle difficoltà; laonde mi son trovato nella necessità di sottoporre la questione alla Camera; come ho fatto in pochissimi termini appunto per non abusare della sua cortesia e della sua pazienza. La questione quindi è semplicissima, e si compendia così: Noi andiamo cercando nuovi ufficiali, li andiamo cercando fra i borghesi. Non è più prudente cercarli nell'esercito stesso dove vi sono giovani, i quali han fatto i corsi necessari e quindi possono darci maggiori e migliori garanzie? Si risponde: ma allora dareste forza retroattiva alla legge, daresti un'approvazione a coloro che sono stati riprovati. Niente di tutto questo. Se io proponessi, ripeto, che coloro i quali furono riprovati nell'esame di più materie, avessero il diritto d'essere nominati ufficiali, mi si potrebbe effettivamente dire che si verrebbero ad approvare quelli che furono riprovati; ma io intendo che, a quelli fra loro, i quali furono riprovati in *un solo esame*, non si conceda altro diritto fuori di quello di misurarsi novellamente nel concorso; si conceda in una parola la stessa facoltà che hanno i borghesi.

Se costoro non avessero mai affrontato la prova agli esami o fossero semplici borghesi, li ammettereste? Senza dubbio. A maggior ragione dovete ammetterli, perchè hanno dato già la garanzia di tre anni di Accademia, e di due alla scuola di applicazione. Questo a me pare un atto di giustizia e anche di prudenza; e servirebbe ad incoraggiare i giovani del nostro esercito, i quali studiano e seguitano a studiare; perchè apprenderebbero che loro non è chiusa assolutamente la via quando occorra al paese il loro servizio. Ma la convenienza di questa proposta trova la sua giustificazione anche nelle altre ragioni della legge. Abbiamo bisogno che nell'esercito entrino giovani disciplinati, che già conoscano i loro obblighi, conoscano la vita militare; tanto meglio, dunque, se invece di avere dei semplici borghesi, avremo persone le quali abbiano già sperimentata quella vita e vi siano abituate. È per queste considerazioni che io prego di nuovo l'onorevole ministro della guerra e gli onorevoli componenti la Commissione di accettare questa mia proposta, e la Camera di farle buon viso.

**Ungaro.** Chiedo di parlare.

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

**Ungaro.** Al secondo comma dell'articolo 2 del presente disegno di legge, in cui si prescrive l'età di quelli che possono concorrere ai posti di sottotene, avrei voluto proporre che l'età stessa fosse diminuita, per aver sempre giovani alla stessa età ed alle condizioni identiche di quelle degli ufficiali che escono dall'Accademia, i quali, in generale, hanno una età di molto inferiore ai 26 anni. Però, visto che, l'anno scorso, l'onorevole ministro della guerra concesse ai borghesi di entrare nella Accademia fino ai 23 anni, io mi limito a fargli una semplice raccomandazione. Con la legge della posizione ausiliaria, che abbiamo votato nella passata Legislatura, si vollero ringiovanire i quadri dell'esercito; io credo quindi, che egli vorrà consentire a quello che io gli proporrò, che, cioè, a parità di condizioni nei titoli fra i concorrenti, sieno preferiti sempre i più giovani.

**Presidente.** Onorevole ministro...

**Ministro della guerra.** Io sono dispiacente di non poter consentire al desiderio espresso dall'onorevole Fazio. La questione è molto meno semplice di quel ch'egli creda.

L'onorevole Fazio propone che si facciano concorrere questi ufficiali insieme agli altri; ma io osservo che questi ufficiali hanno la loro anzianità di tenenti ed entrerebbero nel corpo d'artiglieria, prendendo il loro posto d'anzianità, avanti a quelli che nel corso successivo hanno superato il loro esame con piena lode. Un giovane, quindi, che nel corso successivo è stato promosso, vedrebbe passare avanti di sé, e vedrebbe (come si dice nel linguaggio militare) farsi una *traversa* da un individuo che è stato riprovato agli esami, e quindi reputato scadente, perchè, per quanto siano gravi le difficoltà che presentano gli esami, non sono certo i migliori quelli che non le superano.

Per conseguenza, in un corso limitato qual'è quello dell'artiglieria, non si possono ammettere queste *traverse*. Quindi mi pare che questa sola ragione basterebbe per dimostrare l'impossibilità d'accettare la proposta dell'onorevole Fazio. Molte altre io ne potrei aggiungere; ma, ripeto, questa sola mi pare che basti.

**Fazio.** Domando di parlare.

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

**Fazio Enrico.** Io ho già risposto a questa difficoltà con un'alinea dell'articolo che ho avuto l'onore di proporre, poichè in questo articolo è detto, riguardo all'anzianità, che essi avranno quella che verrà loro assegnata dai punti di merito del concorso. Con ciò essi si metteranno alla pari degli altri, e tanta anzianità acquisteranno,

quanta ne verrà loro dai punti di merito, che riporteranno nel concorso.

Dunque, io non ho affatto ammesso che essi dovessero passare avanti agli altri, poichè allora, come diceva benissimo l'onorevole ministro, si farebbe un'ingiustizia, se coloro che furono disapprovati passassero innanzi a coloro che furono approvati. No, io dico: essi non avranno altra anzianità, che quella che verrà loro dal concorso.

Ma si dice: Troveremo noi ufficiali che rinunzieranno alla loro anzianità attuale? Se non li troveremo peggio per loro, ma avremo aperto la via a coloro che tengono più all'amor proprio di vedersi approvati in quelle materie in cui furono riprovati, che a mantenere la loro anzianità; chè se poi vorranno mantenere quest'anzianità, allora l'articolo sarà come non scritto, perchè ha per iscopo di agevolare soltanto coloro i quali si vorranno mettere alla pari degli altri, come si fa appunto per i borghesi.

Quindi mi pare che sia rimossa la grave difficoltà che presentava l'onorevole ministro.

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

**Ministro della guerra.** Con questo si verrebbe a cambiare una legge fondamentale, e non è con un articolo di una legge affatto secondaria che si possono cambiare i principî di una legge come quella sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito.

Io avrei anche un'altra ragione da opporre, ed è che questo provvedimento potrebbe essere utile nell'interesse dell'individuo, ma non certamente nell'interesse dell'esercito, perchè questi ufficiali hanno già dato prova di non possedere tutti i requisiti necessari per entrare in un'arma come l'artiglieria, e per l'esercito è di sommo interesse l'ammettere quelli che abbiano dato prova di capacità superando tutti gli esami prescritti.

Poichè sono a parlare, risponderò anche all'onorevole Ungaro. A me pare non accettabile la sua proposta, la quale renderebbe troppo complicata l'operazione: quando uno facesse la domanda, dovrebbe aspettare un certo tempo per vedere se altri, in quelle date condizioni, faccia a sua volta la domanda. Ciò non è ammissibile.

Mi duole quindi di non poter consentire alla proposta dell'onorevole Ungaro.

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

**Taverna, relatore.** Ho da fare una sola osservazione all'onorevole Fazio.

La Commissione aveva preso in considerazione questa questione, ma non ha creduto di poterla risolvere perchè il trasferimento degli ufficiali da

un'arma all'altra è di pura spettanza del potere esecutivo. La legge sull'avanzamento degli ufficiali dà questo diritto al ministro: questo è un provvedimento di carattere specialmente disciplinare, e chi è responsabile della disciplina dell'esercito è appunto il ministro della guerra, il quale può, meglio degli altri, esser giudice delle conseguenze che una simile misura potrebbe avere. Noi non possiamo sapere quale sia il grado di deficienza che ha motivato il passaggio di questi allievi della scuola di applicazione da un'arma all'altra; non possiamo sapere per quale ragione non siano stati giudicati atti per l'arma di artiglieria e del Genio. Queste sono due cose che solamente il ministro può giudicare. Per conseguenza, noi non abbiamo creduto che fosse nostro mandato di approfondire la questione, perchè, ripeto, l'articolo 36 della legge sull'avanzamento, dà già al ministro la facoltà di decidere in proposito.

**Fazio E.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Fazio E.** Io non sostengo che debba obbligarsi il ministro della guerra a far passare dalla fanteria all'artiglieria; in tal modo si derogherebbe alle leggi organiche, e si direbbe che è il ministro che ha il potere di vedere se sia il caso di fare questi passaggi secondo l'articolo 36 della legge. Se noi ammettiamo che un borghese il quale è stato riprovato in un esame, possa concorrere purchè abbia tutti gli altri requisiti perchè la stessa norma dobbiamo tenere anche per gli ufficiali. Ma il ministro della guerra diceva: Se noi abbiamo ufficiali che sono stati riprovati, vuol dire che non sono i migliori. Vuol dire, rispondo io, che appunto a causa della sofferta riprovazione passeranno il pericolo di fare un altro esame. Ecco tutta la pena che essi avranno. Quindi a me pare che le difficoltà che si mettono avanti non risolvano la questione, la quale è molto semplice. I borghesi hanno diritto di concorrere senza che siano stati mai ufficiali; dunque abbiano lo stesso diritto coloro che sono stati ufficiali, considerandoli nè più nè meno che come semplici borghesi.

**Morra. (Della Commissione.)** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Morra. (Della Commissione.)** La Commissione non accetta l'emendamento dell'onorevole Fazio, perchè non sarebbe cosa regolare. Coloro che sono ufficiali di un'altra arma continuano in quell'arma dove sono passati, poichè se sono chiamati ad una prova, nella quale possono fallire, non si sa più ove metterli, e il rimandarli ai loro corpi sarebbe assolutamente contrario a tutte le buone norme esistenti al Ministero della guerra. Per quanto sia

rincrescevole per un militare dover rinunciare ad un diritto che si dà ad un borghese, la Commissione non crede poter accettare l'emendamento dell'onorevole Fazio.

**Presidente.** Persiste, onorevole Fazio?

**Fazio E.** Persisto.

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

**Ungaro.** Mi permetto di rispondere due parole all'onorevole ministro. Riguardo alla mia proposta, egli diceva che il lavoro sarebbe stato complicato. A me pare che, essendo nel disegno di legge fissata l'epoca in cui si debbono presentare le domande da tutti, sia poca fatica lo scegliere. Che cosa chiedeva io? Chiedeva che, a parità di tutti, fossero preferiti i più giovani, perchè più atti ad apprendere il mestiere del militare.

Non è il caso che l'onorevole ministro possa dirmi che si complica il lavoro; no, imperocchè quando sarà scaduto il termine, è allora che si vedrà coi titoli alla mano quali siano i più meritevoli, e i più giovani. A me pare possano rispondere meglio: e si eviterà così l'inconveniente che l'onorevole ministro, colla posizione ausiliaria, ha voluto in parte togliere nell'esercito.

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

**Ministro della guerra.** I regolamenti riguardanti l'ammissione alla scuola stabiliscono che possano essere ammessi sino all'età di 23 anni, e ciò principalmente a favore di quelli che sono già nell'esercito; entrando a 23 anni, vuol dire che ne escono a 26, poichè vi stanno 3 anni, e sono ammessi al primo anno di corso nella scuola di applicazione. Quindi non vedo la ragione di tale variazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Vastarini-Cresi.

**Vastarini-Cresi.** Io ho domandato di parlare per pregare l'onorevole Fazio di ritirare la sua proposta, dappoichè mi sembra che essa incontri ostacoli, i quali non sono stati tolti dall'onorevole ministro della guerra, nè dai componenti della Commissione. È vero che, a termini di giustizia, non si potrebbe dire che non possano presentarsi questi ufficiali, mentre possono presentarsi al concorso i borghesi. Ma bisogna considerare quello che avverrebbe dopo il concorso.

Supponiamo il caso che questi ufficiali siano approvati; che cosa faranno? Ritourneranno nel corpo al quale appartenevano, e dove avevano acquistato grado ed anzianità? Ma vi tornerebbero evidentemente menomati: andrebbero nella stessa condizione dei borghesi ai quali si vorrebbero pa-

reggiare nel diritto? Io credo che questi ufficiali non accetterebbero tale condizione; epperò, non potendo paroggiarsi nel concorso, non debbono essere ammessi.

Queste ragioni, credo, convinceranno l'onorevole Fazio dell'opportunità di ritirare la sua proposta, e quindi della nessuna necessità di andare ad una votazione.

**Fazio Enrico.** Dopo queste ragioni, io persisto viemaggiormente nella mia proposta.

**Presidente.** Va bene. Verremo ai voti.

Rileggo l'aggiunta dell'onorevole Fazio Enrico e dell'onorevole Colaiani:

“ Sono ammessi al concorso anche gli ufficiali i quali abbiano completato tre anni di corso all'Accademia, di due anni alla scuola di applicazione, e che per non essere stati approvati in un solo esame, furono destinati nell'Arma di fanteria. La loro anzianità verrà regolata secondo i punti di merito del concorso. ”

Pongo a partito quest'aggiunta all'articolo 2, la quale non è accettata dal ministro, nè dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(La Camera non approva l'aggiunta degli onorevoli Fazio Enrico e Colaiani.) (Conversazioni)*

Prego di far silenzio.

Pongo a partito l'articolo 2 che rileggo:

“ Saranno ammessi al concorso i giovani che ne facciano domanda e si trovino nelle condizioni seguenti:

a) Siano regnicoli;

b) Abbiano compiuto l'età di 18 anni e non superata quella di 26 all'epoca del concorso;

c) Siano celibi, o se ammogliati posseggano l'annua rendita di lire 2000.

d) Si trovino nelle condizioni di moralità ed attitudine fisica richiesta per l'arruolamento volontario dalla vigente legge pel reclutamento dello esercito;

e) Soddisfacciano alle condizioni di studi determinati dall'articolo 3.

*(È approvato.)*

“ Art. 3. Quanto alle condizioni di studio, i concorsi avranno luogo per titoli e per esami, come segue:

“ Saranno ammessi a godere del disposto della legge:

a) *Per titoli*, coloro che hanno conseguito il certificato di profitto nelle materie prescritte pel

primo anno di corso in una delle regie scuole di applicazione per gli ingegneri, o comprovino di aver superato nel regno esami equivalenti a quelli del 1° anno di corso suddetto;

b) *Per esami*, coloro che supereranno un apposito esame sul calcolo infinitesimale, sulla meccanica razionale e sulla geometria descrittiva in base a programmi da stabilirsi per atto ministeriale. „

**Nocito.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Nocito.** Con questo articolo terzo sono stabilite le norme per i titoli, coi quali si può conseguire il posto di sottotenente, cioè il concorso per esami e il concorso per titoli. Non m'incarico del concorso per esami i quali versano sopra determinate materie; mi occupo soltanto di fare una brevissima osservazione sovra il concorso per titoli.

Questo si riduce ad un certificato del primo anno di corso nella scuola di applicazione degli ingegneri, ed al certificato di esami avvenuti nel regno e che si reputano equivalenti a quello del certificato del primo anno di corso della scuola di applicazione degli ingegneri.

Veramente io non saprei immaginare altri esami che si diano nel regno, i quali siano equivalenti a quello del certificato del primo anno di corso nella scuola d'applicazione degli ingegneri. Non saprei quale altro istituto scolastico possa equivalere all'istituto della scuola di applicazione degli ingegneri; epperò riputerei più opportuno che invece di dire *esami equivalenti*, si dicesse *titoli equivalenti*.

Aggiungo un'altra semplice osservazione. Perchè si debbono limitare questi certificati soltanto agli esami avvenuti nelle regie scuole? Noi vediamo tutti i giorni individui che dall'Italia vanno a studiare nelle Università e nelle scuole d'applicazione degli ingegneri che esistono all'estero. Costoro, tornati in Italia, compiono il corso delle scuole di matematica o della scuola di applicazione degli ingegneri; e le Facoltà rispettive valutano i certificati, di cui sono forniti, come equivalenti ai certificati che si danno nelle nostre Università. Quindi io farei due proposte: 1°, che alla parola *esami*, là dove si parla dei titoli di equivalenza, fosse sostituita la parola *titoli*; 2°, che fossero soppresse le clausole *regie scuole*, ed esami *avvenuti nel regno*.

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

**Morra.** (*Della Giunta*) Se ho bene afferrato il concetto dell'onorevole preopinante, una delle pro-

poste sarebbe di cambiare la parola *esami* nella parola *titoli*.

Io credo che, se il ministro della guerra non ha difficoltà, la Commissione non si opporrà, è questione di formola; ma la Commissione intendeva precisamente che questi concorrenti dovessero presentare titoli equivalenti a quelli che vengono presentati da coloro che hanno fatto il primo anno della scuola di applicazione degli ingegneri. Ora io credo che nel regno vi siano degli istituti i quali danno tali esami. Tutti sanno che l'Università di Pavia, per esempio, ha un 3° anno che è perfettamente come il primo di una regia scuola di applicazione; egli è per non dare il dettaglio di tutte le scuole di simil genere esistenti che si sono messe le parole *esami equivalenti*, la quale espressione, nel nostro concetto, corrispondeva alla stessa cosa, cioè esami equivalenti a quelli che si danno nel primo anno. Del resto, non essendo che una questione di formola, la Commissione si arrenderebbe ad un'altra dizione, quando il ministro la accettasse.

In quanto alla questione del poter fare questi studi all'estero, la Commissione, dopo matura discussione, ha creduto fosse più conveniente di ammettere solamente quelli che avevano acquistato tali titoli all'interno, partendo dalla base che siccome si può essere ammessi per esame, quelli i quali avessero fatto i loro studi all'estero, non avevano che ad assoggettarsi a prendere gli esami per essere perfettamente nelle stesse condizioni di coloro che avevano acquistato i titoli all'interno.

Questo fu il concetto che fece formulare dalla Commissione l'alinca a) nei termini che stanno nel progetto. Osserverò ancora che nella Commissione si è ventilata la questione se non sarebbe stato più conveniente che anche per essere ammessi a prendere gli esami si dovesse presentare un titolo come, per esempio, la licenza in matematiche; e siccome non si è invece adottato nessun titolo e si è lasciata libertà completa, a seconda del progetto ministeriale, fidando nelle guarentigie che offrono gli stessi comandanti le scuole che debbono poi continuare la loro istruzione, così per quelli che avessero fatti studi all'estero, rimane come negli altri la possibilità secondo il disposto dell'alinca b) di prendere gli esami.

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

**Nocito.** Pare a me che la Commissione accetterebbe quella modificazione di formola, in ordine alla sostituzione della parola *titoli*, a quella di *esami*; non mi persuado per altro delle ragioni le quali essa ha addotto per mettere in condizione



abbastanza diversa i nostri giovani che vanno a studiare all'estero da quella dei nostri giovani che rimangono a studiare presso le nostre Università. Coloro che spendono di più, e si mettono in grado di approfittare dei progressi delle nazioni estere non devono essere posti in condizione tanto inferiore a quelli che studiano presso di noi.

Capisco che vi è la scappatoia degli esami, ma codesta scappatoia degli esami si poteva ben anche applicare a tutti coloro che erano stati ammessi ad esami dati nel primo anno di corso della scuola di applicazione degli ingegneri; se questa ragione valesse, sarebbe una ragione che potrebbe, secondo me, portare moltissimi inconvenienti; ma si differisce soltanto nell'idea, che i giovani, i quali sono più meritevoli di considerazione, debbano esser posti in condizione inferiore.

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

**Pozzolini.** (*Della Giunta*) Ripeto che nella Commissione noi abbiamo a lungo dibattuto questa questione dell'ammissione dei giovani, i quali presentavano titoli provenienti da Stati esteri; e l'abbiamo lungamente discussa, tanto più, che una frase di questo genere c'era pure nel disegno di legge ministeriale. E noi siamo venuti a questa conclusione, appunto perchè non abbiamo nessun modo di controllo. Forse l'onorevole preopinante, quando alludeva ai giovani i quali hanno maggiori meriti, perchè hanno fatto un corso di studi in istituti stranieri, in alcuni dei quali si studia bene (forse anche meglio che da noi), non aveva presente che vi sono all'estero anche istituti, nei quali si studia peggio che da noi.

A noi manca dunque il mezzo di sapere quali di questi istituti siano buoni e quali cattivi. A me sembra che, se questi giovani hanno in realtà meriti maggiori ed hanno imparato più degli altri, abbiano il mezzo dell'esame per superarli, mezzo che libera noi stessi dalla necessità di ammettere per titoli solamente dei giovani che possono essere in condizioni differenti dagli altri. È per questa ragione che la Commissione ed il Governo, non avendo modo di sapere quali siano gli istituti esteri che potrebbero dare dei bravi giovani, hanno adottato la massima di riconoscere soltanto i titoli degli istituti nazionali.

**Ministro della guerra.** Il Ministero aveva adottata la formola proposta dall'onorevole Nocito; ma poi ha dovuto arrendersi alle ragioni della Commissione, e quindi accetta la proposta da essa fatta.

**Taverna, relatore.** La Commissione propone di cominciare l'articolo 3 così: " I concorsi avranno

luogo per titoli „ ecc., omettendo le parole " quanto alle condizioni di studio „.

**Presidente.** Dunque, la Commissione propone, che invece d'incominciare l'articolo 3 con le parole " quanto alle condizioni di studio „ ecc., si dica semplicemente: " I concorsi avranno luogo per titoli e per esami: „ ecc., perchè la prima parte sarebbe un pleonaso.

**Presidente.** Pongo a partito l'emendamento della Commissione, cioè la soppressione delle parole: " quanto alle condizioni di studio „.

(*È approvato.*)

Pongo a partito l'articolo 3 nel testo che ho letto e colla soppressione già approvata.

(*È approvato.*)

" Art. 4. I sottotenenti, che saranno nominati in seguito al concorso per esami o per titoli, saranno ammessi a frequentare i corsi della scuola d'applicazione delle Armi d'artiglieria e del Genio „.

Nessuno domandando di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito l'articolo 4.

(*È approvato.*)

" Art. 5. L'anzianità per gli ufficiali così ammessi, determinata dalla data del decreto di nomina, sarà regolata in modo che gli ammessi per titoli precedano, per ordine di età tra loro, quelli ammessi per esame, i quali succederanno per ordine di merito d'esame.

" La promozione a tenente di detti sottotenenti avverrà secondo le leggi in vigore, però con riserva d'anzianità, dovendo concorrere nella classificazione per punti di merito ottenuti all'uscita dalla scuola d'applicazione con gli allievi dell'Accademia militare, la cui anzianità al grado di sottotenente trovasi già determinata all'epoca del concorso. „

**Ungaro.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Ungaro.** Desidererei avere dal relatore un semplice schiarimento. È detto nell'articolo 5: " per ordine di anzianità „ ma in che senso? I più giovani o i più vecchi saranno i preferiti?

**Taverna, relatore.** Per ordine di anzianità, cioè i più vecchi.

**Ungaro.** L'onorevole ministro non ha voluto accettare la preghiera che io gli rivolgevo, e sta bene; ma io non comprendo perchè la Commissione dica che debbano essere preferiti i vecchi ai giovani. Ma se l'onorevole ministro che ha voluto sempre (ripeto la frase) ringiovanire i quadri per avere giovani nell'esercito, com'è che adesso, a pa-

rità di condizioni nel concorso, vuol preferire i vecchi ai giovani.

Mi si dia una spiegazione.

**Taverna, relatore.** L'articolo dice...

**Presidente.** Aspetti che le dia facoltà di parlare. (*Si ride*)

**Taverna, relatore.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Taverna, relatore.** L'articolo 5° dice:

“ L'anzianità per gli ufficiali così ammessi determinata dalla data del decreto di nomina, sarà regolata in modo che gli ammessi per titoli precedenti, per ordine di età tra loro, quelli ammessi per esame, i quali si succederanno per ordine di merito d'esame. „

Questo è per l'ammissione alla scuola, dopo i due anni di corso, vi sono gli esami finali e la classificazione definitiva, la quale è stabilita per ordine dei punti di merito riportati negli esami stessi.

**Presidente.** Verremo ai voti. Non essendovi proposta pongo a partito l'articolo 5° nel testo che ho letto.

(*È approvato.*)

Art. 6. Ai sottotenenti d'artiglieria nominati per effetto della presente legge, che durante i corsi presso la scuola d'applicazione risultassero deficienti negli esami, saranno applicabili le norme in vigore per i sottotenenti d'artiglieria provenienti dall'Accademia militare.

(*È approvato.*)

Art. 7. Ai medesimi sottotenenti d'artiglieria sarà applicabile il disposto dell'articolo 121 del testo unico della legge sul reclutamento, qualora cessino dal servizio.

(*È approvato.*)

Prego gli onorevoli deputati di voler domani, trovarsi presenti alle ore 2 precise affinché si possa sollecitamente procedere alla votazione delle due leggi testè approvate per alzata e seduta.

### Giuramento del deputato Mussi.

Essendo presente l'onorevole Mussi l'invito a giurare.

(*Legge la formula.*)

**Mussi.** Giuro.

### Verificazione di poteri.

**Presidente.** Rimanderemo a domani, stante l'ora tarda queste due votazioni. E ora passeremo all'altra parte dell'ordine del giorno: Verificazione di poteri.

Dalla Giunta delle elezioni è stata trasmessa alla presidenza la seguente comunicazione:

“ La Giunta delle elezioni, nelle tornate pubbliche del 10 e 11 corrente, ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti, e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le medesime:

Collegio di Mantova — Aporti Pirro, D'Arco Antonio, Cadenazzi Giuseppe, Panizza Mario, Fabbri Enrico.

Collegio di Sondrio — Cucchi Francesco, Marcora Giuseppe.

“ Collegio di Messina 1° — Picardi Vincenzo, Pellegrino Luigi, Fulci Lodovico.

Collegio di Foggia 2° — Masselli Francesco, Tondi Nicola.

Collegio di Udine 2° — Billia Giovanni Battista, De Bassecourt Vincenzo, Orsetti Giacomo.

“ *Il presidente della Giunta*  
Firmato: “ NICOLÒ FERRACIÙ. „

Do atto alla Giunta delle elezioni della precedente comunicazione, e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della proclamazione, proclamo eletti a deputati:

Del collegio di Mantova, gli onorevoli Aporti Pirro, D'Arco Antonio, Cadenazzi Giuseppe, Panizza Mario, Fabbri Enrico.

Del collegio di Sondrio, gli onorevoli Cucchi Francesco, Marcora Giuseppe.

Del 1° collegio di Messina, gli onorevoli Picardi Vincenzo, Pellegrino Luigi, Fulci Lodovico.

Del 2° collegio di Foggia, gli onorevoli, Masselli, Francesco Tondi Nicola.

Del 2° collegio di Udine: gli onorevoli Billia Giovanni Battista, De Bassecourt Vincenzo, Orsetti Giacomo.

### Osservazioni del deputato Pierantoni sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Domani alle ore 11 riunione degli uffici.

Alle ore 2 seduta pubblica.

E ripeto la preghiera agli onorevoli deputati di trovarsi solleciti alle ore 2, affinchè la votazione dei disegni di legge, testè approvati per alzata e seduta, possa procedere sollecita.

Dopo la votazione a scrutinio segreto, vi sarà lo svolgimento della proposta dell'onorevole Pierantoni.

**Pierantoni.** Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

Debbo fare una riserva; non ho mai inteso proporre un disegno di legge; la mia è una proposta parlamentare, che un voto solenne della Camera ha mandato agli uffici.

**Presidente.** Onorevole Pierantoni, mi scusi....

(*Molti deputati stanno nell'emiciclo conversando.*)

Prego gli onorevoli deputati di riprendere il loro posto. Sono incidenti che sorgono all'improvviso ed ai quali è necessario por termine subito affinchè non nascano equivoci.

Onorevole Pierantoni, ella ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

**Pierantoni.** Ieri mattina, quando, per adempiere al mio dovere, mi recava negli Uffici, ho letto nella tabella affissa presso la porta della Camera: "presa in considerazione del disegno di legge (anzi, per essere esattissimo dirò ch'era scritto: *progetto di legge*) d'iniziativa dell'onorevole Pierantoni. "

Recatomi nell'Ufficio IV (al quale la sorte mi ha dato l'onore di appartenere), dichiarai colla testimonianza di tutti i miei colleghi e colla fede del resoconto parlamentare, ch'io non aveva inteso mai di esercitare il diritto d'iniziativa parlamentare, e che io non aveva neppure potuto pensarvi, essendo uso, per logica naturale, a mettere ad ogni discorso una conseguenza. Scesi nell'Ufficio di presidenza, chiesi il resoconto sommario e vidi che vi era la dichiarazione d'un *progetto di legge* d'iniziativa parlamentare. Mi si disse che il resoconto non deve avere una grande importanza ufficiale, e so anche che un errore non fa debito. Quando adunque ho veduto che trattavasi di discutere un mio *disegno di legge* d'iniziativa parlamentare, ho creduto mio dovere, in questo momento nel quale dovevasi stabilire l'ordine del giorno della Camera per domani, di far dileguare un equivoco e di chiarire un fatto.

**Presidente.** Dunque, onorevole Pierantoni, ella si riferisce ad equivoci che non sarebbero avvenuti oggi, perchè qui nell'ordine del giorno, che sarà stampato, sta scritto: svolgimento della proposta dell'onorevole deputato Pierantoni, concernente uno dei seggi del collegio di Macerata.

**Pierantoni.** Io sono lietissimo di questo.

**Presidente.** Onorevole Pierantoni, ne sono più lieto io che faccio il possibile perchè le cose procedano regolarmente.

**Pierantoni.** L'onorevole presidente può richiedere il resoconto sommario della Camera...

**Presidente.** Mi permetta, onorevole Pierantoni, ella, dunque, fa quest'avvertenza.

**Pierantoni.** Nessuna.

**Presidente.** Mi permetta: Ella fa un'avvertenza.

**Pierantoni.** Nessuna.

**Presidente.** Insomma, se vuol parlare lei, allora la prego di venir qui. Mi permetta: ella fa un'avvertenza per un errore incorso nel resoconto sommario. Come ella sa, e la Presidenza ha ripetuto, il resoconto sommario non fa testo ufficiale per nulla. Questo la Presidenza della passata Legislatura dichiarò quando la Camera volle attribuirgli il carico di estendere un resoconto sommario. Quello che fa testo è il resoconto stenografico, che era pubblicato ieri, fin dal mezzogiorno; e il resoconto stenografico reca questo: "Dunque la proposta dell'onorevole Cuccia è ritirata; è dichiarata ricevuta *la proposta* dell'onorevole Pierantoni, che io trasmetterò agli Uffici, se nessuno sorge a fare opposizione.

"Nessuna obbiezione sorgendo, *la proposta* dell'onorevole Pierantoni sarà trasmessa agli Uffici, per fare il corso prescritto dal regolamento. "

Quindi, per le dichiarazioni che risultano dal resoconto stenografico e per le dichiarazioni fatte in pubblica seduta dal presidente, l'altro giorno, la proposta dell'onorevole Pierantoni non è stata mai qualificata in altro modo che come una proposta dell'onorevole Pierantoni. Nulla più, nulla meno.

**Pierantoni.** Grazie.

**Presidente.** Sta bene?

**Pierantoni.** Benissimo. Tante grazie, signor presidente.

**Presidente.** Domani, alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 5, 25.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1. Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:

Proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane;

Concorsi speciali ai posti di sottotenente di artiglieria.

2. Svolgimento della proposta del deputato

Pierantoni concernente uno dei seggi del collegio di Macerata.

3. Verificazione di poteri.

## ERRATA-CORRIGE.

A pag. 124, col. 2<sup>a</sup>, alla riga 13 aggiungasi: *Franzi Giuseppe.*

Prof. Avv. LUIGI RAVANI  
*Capo dell'ufficio di revisione.*

Roma, 1882 — Tip. della Camera dei Deputati.