

LII.

TORNATA DI MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. È data lettura di una proposta del deputato Sanguinetti Adolfo ed annunciasi una domanda del deputato Cavalletto al ministro di grazia e giustizia sui ritardi nella concessione dell'exequatur a nuovi vescovi. — È proclamato deputato del 2° collegio di Girgenti l'onorevole Coffari Girolamo. — Il deputato Morpurgo presenta alla Camera la relazione sul disegno di legge per la convenzione stipulata tra l'Italia e la Svizzera per regolare il loro servizio doganale nelle stazioni internazionali. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione per il 1883 del Ministero dei lavori pubblici — Il ministro dei lavori pubblici prosegue il suo discorso interrotto ieri — Parlano quindi i deputati Penserini, Marselli, Cavalletto, De Roland e Finzi — Approvansi il capitolo 119 ed ultimo, il totale della spesa ordinaria e straordinaria e l'articolo unico del disegno di legge. — Discussione dello stato di prima previsione per il 1883 del Ministero della guerra — Discorso del deputato Di Gaeta.

La seduta comincia alle ore 2 20 pomeridiane.

Melodia, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Chiedono un congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Corleo di giorni 4, l'onorevole Pelosini di giorni 20.

(Sono accordati.)

Lettura di una proposta di legge del deputato Sanguinetti Adolfo.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge, di iniziativa dell'onorevole Sanguinetti Adolfo.

Se ne dà lettura.

(Melodia, segretario, ne dà lettura.)

“ Art. 1. A cominciare dal 1° gennaio 1884 il

comune di Castagneto, in provincia di Torino, è distaccato dal mandamento di Casalborgone, ed unito al mandamento di Chivasso per tutti i rapporti amministrativi e giudiziari.

“ Art. 2. Il Governo del Re farà, con decreto reale, quanto occorre per l'esecuzione della presente legge. ”

Presidente. Quando sarà presente l'onorevole ministro dell'interno, si stabilirà il giorno per lo svolgimento di questa proposta di legge.

Comunicasi un'interrogazione del deputato Cavalletto.

Presidente. È giunta alla Presidenza la seguente domanda d'interrogazione:

“ Chiedo d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sugli asseriti ritardi nella concessione dell'exequatur a nuovi vescovi.

“ Cavalletto. ”

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler comunicare al suo collega guardasigilli questa domanda d'interrogazione.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Elezione contestata del 2° collegio di Girgenti.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta delle elezioni intorno all'elezione contestata del 2° collegio di Girgenti.

Melodia, segretario, legge:

“ La Giunta a unanimità di voti delibera di proporre alla Camera il convalidamento dell'elezione del 2° collegio di Girgenti nella persona dell'onorevole Coffari barone Gerolamo.

“ Ronchetti, relatore. ”

Non essendovi oratori iscritti e nessuno domandando di parlare, pongo a partito le conclusioni della Giunta delle elezioni intorno all'elezione del collegio di Girgenti che rileggo:

“ La Giunta a unanimità di voti delibera di proporre alla Camera il convalidamento dell'elezione del 2° collegio di Girgenti nella persona dell'onorevole Coffari barone Gerolamo. ”

Chi approva queste conclusioni è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

In conseguenza di questo voto, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione, dichiaro eletto a deputato del 2° collegio di Girgenti l'onorevole Coffari barone Gerolamo.

Presentazione di una relazione.

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

Morpurgo. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge concernente la Convenzione stipulata fra l'Italia e la Svizzera per regolare il loro servizio doganale nelle stazioni internazionali.

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

Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di proseguire il suo discorso.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Riprendendo il mio discorso ove ieri ebbi ad interromperlo, vale a dire al 29° oratore, l'onorevole Visocchi, io ho poche parole da rispondergli.

Egli ha raccomandato lo studio di linee nuove e più precisamente la linea per la Valle del Salto, che congiungerebbe Terni ad Avezzano, ed anche un'altra in continuazione della medesima per la Valle di Comino e di San Biagio da Sora ad Isernia.

A questo riguardo io espressi già la mia opinione quando parlai in merito delle linee cosiddette dell'avvenire. Non posso adunque che rimandare gli onorevoli oratori alle mie parole; ma è necessario che io dichiaro, che almeno per il momento, le linee patrocinate dall'onorevole Visocchi, mi paiono un duplicato di quelle che sono in costruzione, cioè, della Terni-Aquila-Avezzano, e della Solmona-Isernia-Campobasso.

All'onorevole Di Marzo, diedi già la conveniente risposta, parlando della ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere, e mi riservo di rispondergli più particolareggiatamente, quando tratterò delle ferrovie di quarta categoria.

Alle considerazioni generali dell'onorevole Fazio intorno all'importanza di alcune linee specialmente della Solmona-Isernia-Campobasso e della Isernia-Caianello, ho già risposto qualche cosa; ma soggiungerò che quest'ultima linea è in costruzione, e che l'amministrazione si darà cura di compierla nel termine stabilito dalla legge. In quanto all'Isernia-Campobasso, la cui prima iscrizione cade nel bilancio di quest'anno, parmi aver già detto, che gli studi furono ordinati allo stesso ufficio che costruisce la Solmona-Roma.

L'onorevole Fazio ha anch'esso raccomandato le linee patrocinate dall'onorevole Visocchi, quindi la risposta che ho data a quest'ultimo può servire anche per lui.

L'onorevole Francica, al quale rendo grazie di alcune gentili espressioni rivoltemi per gli studi relativi al sotto-passaggio dello stretto di Messina, raccomandava una linea, che sembrerebbe nuova, ma che non è altro che un tratto della Eboli-Reg-

gio. Egli mi diceva di fare studiare il tratto di linea che dalla valle Angitola deve andare fino alla valle del Rosarno. Se ho ben compreso il pensiero dell'onorevole Francica, questa linea non è altro che la corda dell'arco del capo Vaticano, vale a dire la linea retta, che per Monteleone unisce i due punti estremi, a cui allude, e che formerebbe la continuazione diretta della Eboli-Reggio.

Tutti sanno che due sono gli andamenti, uno che gira il litorale pel capo Vaticano, l'altro per la parte interna, che è appunto l'andamento accennato dall'onorevole Francica. Ed a tal riguardo soggiungo, che si fanno già gli studi di confronto fra i due tracciati a fine disceglierne uno; quello che sarà reputato migliore.

L'onorevole Napodano, oltre al raccomandare la linea di Avellino-Ponte Santa Venere, per la quale detti già ripetutamente risposta, parlò anche della linea Avellino-Benevento e, quantunque io abbia dato alle sue parole il nome di preghiere, relative alla costruzione di questa linea, furono esse nondimeno così acri, che proprio non posso qualificarle se non col nome di recriminazioni, piuttosto che di raccomandazioni. Egli si esprime così: "in secondo luogo prego l'onorevole ministro di dirmi se v'è qualche parte di questa legge, che debba rimanere come una derisione pubblica e se la linea Avellino-Ponte Santa Venere, richiedendo dalla provincia un concorso impossibile a prestarsi, debba rimanere come una vana speranza e come una derisione. „ Io proprio farei perder tempo alla Camera se ripetessi, a proposito di questa raccomandazione dell'onorevole Napodano, quello che dissi lungamente in tesi generale sullo stato della legislazione e sui provvedimenti stabiliti dalla legge del 1882, relativamente a qualunque linea. Dirò piuttosto una parola sulla linea Avellino-Benevento, la quale realmente è di quelle, che sono comprese nella legge, e che non solo deve essere costruita; ma è già in costruzione. Per questa linea di chilometri 33 di lunghezza, fu stanziata una somma di sei milioni. E pel primo tronco il progetto definitivo non ha dato grandi differenze. Invece gli studi fatti pel rimanente della linea portano ad una duplicazione della spesa medesima; sicchè si dovette fare una specie di sosta nel procedimento degli appalti pei tronchi successivi. Prima di dar corso ai progetti, che conducevano addirittura alla duplicazione della spesa presunta, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha creduto di fare, e giustamente secondo me, alcune avvertenze all'amministrazione, affinchè si verifichi sul luogo se veramente quella risultanza sia conseguenza necessaria delle condizioni topografiche e geologiche dei

terreni, nel qual caso non sarebbe soverchiamente errata la prima previsione, ovvero se, per avventura, non dipenda da poca accuratezza nella compilazione dei progetti medesimi.

Era quindi mio dovere di far verificare sopra luogo questa questione; e deve esservi già andato l'ispettore del Genio civile del circolo di quella regione, incaricato appunto di fare un rapporto, dopo del quale si provvederà definitivamente od in un modo, o nell'altro alla prosecuzione della linea, assicurando che non ne sarà per questo ritardata la costruzione più di quello che la legge ha stabilito.

L'onorevole Sole ha parlato di due linee; della Eboli-Reggio, cioè del tratto da appaltarsi Polla-Lagonegro, intorno a che avendo dato ieri ragguagli sufficienti l'onorevole Sole non ha da aspettare che io ne aggiunga altri; e della linea Lagonegro-Castrovillari di cui raccomandò lo studio.

Questa raccomandazione fu fatta da tutti gli oratori, i quali presero parte alla discussione, specialmente per quanto concerne le considerazioni generali d'indole militare. Ho già dichiarato ieri che quella linea è lì quelle alle quali l'amministrazione non può opporre ostacoli per quanto riguarda gli studi da intraprendere a seconda del grado di urgenza, che vi attribuirà il ministro della guerra.

Gli ultimi tre oratori, cioè gli onorevoli Sonnino Giorgio, Panattoni e Mocenni hanno parlato presso a poco dello stesso argomento, vale a dire della linea che può essere più o meno utile, per congiungere sia la linea Lucca-Modena, sia la linea di Pistoia-Firenze alla Senese. A questo riguardo ho già risposto ieri in termini generali, perchè anche qui si tratta soprattutto di linee d'interesse locale per le quali è mestieri rimettersene alla presentazione di un'altra proposta di legge per nuove costruzioni ferroviarie. Con una stessa legge si dovrà provvedere alla continuazione della Lucca-Modena, ed alla continuazione della direttissima Bologna-Firenze, se così comportano gli interessi militari, e allora lo studio di quei tronchi acquista un'altra importanza.

Laonde quando il ministro della guerra stimerà utile che s'intraprendano gli studi delle linee principali, si farà in appendice anche lo studio delle linee suggerite dai tre oratori, sia separatamente, sia mettendole in confronto con le altre che potranno progettarsi.

E qui, per le linee che si costruiscono in esecuzione della legge in vigore, avrei finito di rispondere a tutti gli oratori; se non mi corresse l'obbligo di dar risposta ancora a quello degli oratori che

parlò più breve degli altri, voglio dire all'onorevole Savini, il quale si limitò a chiedere a che punto si trovavano gli studi ed i lavori della linea Macerata-Albacina, inscritta in terza categoria. Ebbene, per la linea Macerata-Albacina sono appaltati i tronchi da San Severino a Matelica, e da Matelica ad Albacina, per 29 chilometri; e sono in corso di asta i tronchi da Macerata a Piè di Ripa, e da Piè di Ripa a Sforzacosta, per 12 chilometri circa. Gli altri due tronchi stanno in istudio, e saranno, più che sia possibile, sollecitati. Di detti lavori procedono abbastanza regolarmente soltanto quelli del solo tronco Matelica-Albacina, che fu consegnato fino dai primi dell'anno 1881.

Intanto, alcune difficoltà insorte con l'amministrazione delle ferrovie romane per l'innesto della linea nella stazione di Albacina ed anche per una variante che spostava la stazione di Matelica, diedero occasione a trattative abbastanza lunghe. Del tronco San Severino-Matelica poi fu concessa da poco la costruzione; e non è ancora da far previsioni se s'incontreranno in seguito altre difficoltà; ciò che voglio sperare non sia per avverarsi.

Come continuazione della linea Macerata-Albacina, l'onorevole Savini sa meglio di me che vi è la Macerata-Civitanova, che è di quarta categoria: questa che è divisa in due tronchi, da Piè di Ripa a Morrovalle di otto chilometri, e l'altro da Morrovalle a Civitanova, è tutta appaltata; anzi i lavori del primo tronco sono già per metà avanzati e si stanno facendo le consegne di quelli relativi al secondo. Ma non v'è dubbio alcuno che questa linea sarà eseguita forse, ed anche senza forse, prima della Macerata-Albacina. Ad ogni modo assicuro l'onorevole mio amico Savini, che solleciterò, per quanto mi sia possibile, il compimento di questa, che è una di quelle linee che ha il diritto di precedenza assicurato dalla legge, perchè passa per un capoluogo di provincia che mancava di qualsiasi comunicazione ferroviaria.

E ora torno un passo indietro, per dare quelle spiegazioni, sulla Mantova-Legnago, che mi riservai di dare all'onorevole Finzi. Questi ha ricordato, e giustamente, che l'anno scorso, non so più in quale circostanza, se cioè in occasione del bilancio definitivo, o durante la discussione della legge del luglio 1882, mi interpellava egualmente intorno a quella linea e che io lo assicurava che nel 1882 sarebbero stati intrapresi gli studi, mentre poi non se ne è fatto nulla.

Ed ha ragione; non posso mettere in dubbio la verità di quanto egli ha affermato. Ma l'onorevole Finzi vorrà ricordare che non è certo per mal

volere da parte mia, che la linea Mantova-Legnago si trova in ritardo rispetto agli studi.

Io ho detto più volte e lo ripeto adesso, che la questione degli studi per me è ormai più difficile di quella delle costruzioni. Se vi fosse stata la possibilità di disporre di un personale pratico di lavori ferroviari tra gl'ingegneri dell'ufficio del Genio civile di Mantova; e se quegli ingegneri non fossero costretti ad impiegare il loro tempo e la loro attività nei lavori necessari per riparare i danni delle piene, io avrei affidato all'ufficio stesso l'esecuzione degli studi della linea Mantova-Legnago; ma temendo che per tal modo si sarebbe andati incontro a maggiori ritardi, ho preferito di stabilire un ufficio direttivo apposito, e di far le pratiche necessarie per trovare il personale adatto, e specialmente il direttore dell'ufficio che s'intendesse, non solo della materia, ma che fosse anche pratico della località, per dare così una maggiore garanzia degli intendimenti del Governo, per la sollecita costruzione di quella linea. Intanto è avvenuto che nel frattempo si è perduto qualche mese di più di quello che era nel comune desiderio; ciò che in apparenza potrebbe forse far credere che io non mi sia data alcuna premura per riuscire nell'intento.

Ad ogni modo io so benissimo che la linea Mantova-Legnago deve essere costruita nel 1886, e so del pari che trovasi fra le prime nella prima tabella, che il ministro della guerra presentò per quelle linee che riteneva della massima urgenza dal punto di vista militare, e che per conseguenza devono non solo essere possibilmente affrettate, ma esigono che non si badi a qualche sacrificio pecuniario per anticiparne la costruzione.

Ho già dichiarato e lo ripeto ora che credo di poter garantire che la Mantova-Legnago potrà essere costruita non per il 1886, ma per il 1885, come domandava l'altro ieri l'onorevole Marselli; e fo promessa formale che i capitolati di appalto saranno fatti per detta linea con l'obbligo di costruirla per la fine del 1885, salvo di anticiparne il compimento se avremo la fortuna di avere un appaltatore che spieghi tanta attività, da riuscire a guadagnare qualche premio che sarà promesso perchè si affretti maggiormente l'esecuzione dei lavori. Gli studi sono stati commessi a un ingegnere del luogo, l'ingegnere cav. Perego, il quale ha già eseguito un progetto di quella linea per conto, non ricordo bene, se della provincia o di un consorzio, studio che credo meritasse anche la preferenza da parte della provincia stessa.

Quell'ingegnere è certamente uno dei più distinti nelle costruzioni ferroviarie e ultimamente

era ed è ancora, al servizio di un'impresa, che ha costruito uno dei principali tronchi della Novara-Pino. Sul conto di lui ho avuto ottime informazioni appunto dal direttore governativo della Novara-Pino, e sono stato perciò ben fortunato che egli abbia accettato di prendere la direzione dell'ufficio istituito per la costruzione della Mantova-Legnago, giacchè essendo egli mantovano, credo, e perciò praticissimo dei luoghi, ed abilissimo ingegnere in fatto di costruzioni ferroviarie, parmi che ci dia, almeno, tutte le garanzie che d'ora innanzi ritardi non avverranno, e che riguadagneremo il tempo perduto. Certo io procurerò di fare in modo che non gli manchi tutto quel personale subalterno che occorrerà per non intralciare nemmeno di un'ora l'opera sua.

E, per ultimo, darò qualche schiarimento all'onorevole Marselli ed agli altri che parlarono intorno alla linea Solmona-Roma, sempre nell'intento di affrettarne la costruzione.

L'onorevole Marselli osservò, ed in apparenza anche giustamente, che si sono fatti appalti, specialmente per le gallerie, i quali permettono di costruirne alcune qualche anno prima di altre, quindi, su per giù, si anticipa la costruzione delle une di troppo, e si ritarda di troppo la costruzione delle altre.

Ma in queste cose il sincronismo assoluto non è possibile; bisogna che l'amministrazione si contenti di dare in appalto i lavori di mano in mano che sono in grado di essere eseguiti; imperocchè volendo che lo Stato sia il costruttore universale, egli è costretto a fare da solo quello che farebbero, in caso di concessione, varie amministrazioni sociali; dividere cioè in molti tronchi le linee per provvedere alla loro costruzione.

Ma questo non è tutto, onorevole Marselli. Quando si è progettato il traforo delle due gallerie di Monte Bove e di Cucullo, l'applicazione delle perforatrici non era così di moda come è ora; si era ancora al momento in cui il loro uso non era generalizzato, e la spesa che si richiedeva spaventava non poco; in secondo luogo non ne era così diffuso l'uso, da doverne tener conto, direi così, per tutte le località in cui si sarebbe potuto applicarlo. Noi ci siamo giovati di quel sistema per i lavori della Novara-Pino, e l'abbiamo anche raccomandato a tutti gli uffici che si trovano in condizione di farne uso per traforo di gallerie: quindi è che nei capitoli d'appalto per la linea Solmona-Roma fu fatta la riserva di impiegare anche le perforatrici per la galleria di Cucullo, ed è stato appunto applicato; mentre per la galleria di Monte-Bove, la più lunga di quella linea, disgraziata-

mente non si è potuto ancora riuscire a raggiungere del tutto questo intento e la ragione è che l'appalto già era fatto avendo per base l'applicazione dei mezzi ordinari. E se bene fosse riservata anche la facoltà di poter applicare nell'esecuzione dei lavori le perforatrici, quando si è venuto a trattative coll'impresa per questo cambiamento di sistema di costruzione, ne è risultato che bisognava acconciarsi a pagare ad essa due milioni circa di maggiore spesa, perchè essa s'impegnasse alla più pronta esecuzione dei lavori mediante le perforatrici.

Ora, a questa maggiore spesa furono contrari tutti i voti dei Consigli amministrativi e tecnici, quindi io, a dir la verità, non mi sono sentito il coraggio di passare sopra ai pareri di quei consessi per una somma tanto forte e per un'anticipazione di tempo che non era di grandissima importanza, perchè si sarebbe trattato di un anno o poco più.

Ad ogni modo la questione di anticipazione nel compimento della galleria di Monte Bove non è messa in tacere; io ho sempre raccomandato e raccomanderò di nuovo che si veda di trovare la via di un accordo equo per render più sollecita l'esecuzione dell'opera. Del resto poi, anche senza l'applicazione delle perforatrici, è stabilito un premio abbastanza considerevole, il quale alletterà l'impresa ad anticipare in tutti i modi l'esecuzione di quei lavori. Per conto mio, lo ripeto, non domando di meglio che di poter far ultimare il tronco della galleria di Monte Bove il più sollecitamente, e se fosse possibile contemporaneamente a quella di Cucullo.

Certo è che la linea della Solmona-Roma, la quale deve essere aperta all'esercizio nel 1887, non corre rischio d'essere aperta più tardi; anzi io sono quasi sicuro che sarà compiuta qualche tempo prima.

L'onorevole Marselli sa già, e lo sanno gli altri suoi colleghi che hanno parlato di quella linea, a che punto si trovano gli appalti, senza che io stia qui a riferirne partitamente; e sa pure che non è per mancanza di attività nella direzione dell'ufficio di quella linea che ci siano a temere ritardi. Posso assicurarlo che sono già pronti progetti per altri tronchi, ed anche per questi non saranno certo ritardati gli appalti. Uno solo degli appalti è in ritardo, ma è un ritardo volontario, del quale io mi prendo tutta la responsabilità. Trattasi del primo tronco da Roma a Tivoli, il quale è di così facile costruzione, che proprio a me pareva di buttare il denaro dello Stato anticipando la costruzione di quattro o cinque anni per

questo tratto, che attraversa una regione provvista già di un'altra ferrovia.

Infatti, è già da tempo in esercizio la così detta tramvia, che è poi una ferrovia economica, la quale va tutti i giorni quattro o cinque volte da Roma a Tivoli. Dunque perchè avrei dovuto, nei primi anni, far costruire questa seconda linea ferroviaria, aspettando poi che sia aperta tutta la linea degli Abruzzi da qui a sei o sette anni? Stimai perciò miglior consiglio di ritardare di qualche anno la costruzione di quel tronco, col proposito però di farlo costruire in tempo per essere aperto contemporaneamente a tutta intera la linea.

Intanto io mi sono occupato della continuità dell'esercizio della linea anche al di là di Tivoli; e pel primo tronco da Tivoli a Mandela (non so bene se più avanti ancora), che potrà aprirsi presto all'esercizio, io sto contrattando coll'impresa della tramvia la continuità del servizio, perchè sia esercitata quella linea fin dove potrà aprirsi, e sino al momento che tornerà conto.

Dunque, riepilogando le cose da me dette, la linea Solmona-Roma ha già in suo favore gli stanziamenti fatti con la legge del 1879, ora resi tanto più produttivi inquantochè siamo sbarazzati dall'inesorabile necessità di affrettare con tutti i sacrifici la Novara-Pino; quindi tutte le somme che, come la Camera ricorda, erano comprese nello stesso capitolo restano a disposizione per la ferrovia Solmona-Roma. Oltre poi alle prescrizioni della legge, vi è in favore di quella linea anche il convincimento universale che trattisi, cioè, di una strada della quale grandi interessi militari ed economici consigliano la pronta costruzione con tutti i mezzi di cui l'amministrazione possa disporre, e facendo anche, in limiti ragionevoli, quei sacrifici pecuniari che possono essere richiesti dalle necessità dell'opera.

Ed ora devo rispondere a quelle raccomandazioni che mi furono fatte per linee di quarta categoria, e per impegni già presi dall'amministrazione all'infuori delle costruzioni dirette per conto dello Stato. Il primo che ha parlato su quest'argomento è stato l'onorevole Trompeo, che ricordò la concessione data dallo Stato per una ferrovia economica Biella-Sagliano-Micca: egli mi raccomandò di tener conto dei reclami e degli interessi delle popolazioni a cui accennava; avendo egli manifestato il dubbio che l'impresa si proponga di non toccare Andorno, allegando difficoltà tecniche. A questo riguardo io debbo dichiarare all'onorevole Trompeo, che la stazione Andorno, è nominativamente indicata nell'atto di concessione, e per conseguenza io non intendo

certo per una considerazione di maggiore o minore spesa di esonerare l'impresa dall'adempiere assolutamente agli obblighi che le sono imposti dalla concessione; tanto più perchè so benissimo anch'io che Andorno ha una importanza, non solo per ragione della sua popolazione, ma anche come stazione estiva; e che non può in nessun modo essere trascurata.

L'onorevole Giordano mi ha interrogato, sopra il ritardo di presentazione della legge speciale, relativa alla seconda rete della Sardegna, prescritta dall'articolo 33 della legge del 1879. Io ebbi già altra volta a dichiarare in questa Camera, che nulla sarebbe stato più facile che presentare *pro forma* un altro progetto speciale, per adempiere materialmente l'obbligo fatto dalla legge; ma dichiarai anche allora (e mi parve con assenso specialmente dei deputati sardi) che credeva valesse meglio presentare un disegno, che provvedesse esecutivamente subito dopo approvata la legge, alla costruzione delle linee proposte, di quello che un progetto il quale stabilisse di ricercare poi i mezzi di esecuzione in una forma o in un'altra; e che avrebbe condotto a maggior perdita di tempo.

Io, come l'onorevole Giordano credo sappia, ho fatto fare a mezzo della compagnia che esercita le strade della prima rete sarda, gli studi di 9 o 10 linee secondarie; tante quante si è creduto possano costituire la seconda rete per soddisfare, se non tutti, certo la maggior quantità degli interessi dell'isola; queste nuove linee misurerebbero una lunghezza complessiva di circa 256 chilometri. Gli studi di essi furono esaminati ed approvati in massima dal Consiglio superiore, ed ho in corso anche trattative colla Compagnia sarda per riuscire alla stipulazione di un contratto per l'esercizio di dette linee da sottoporre all'approvazione del Parlamento. Nel frattempo mi sono creduto in dovere d'interpellare i Consigli provinciali di Cagliari e Sassari perchè vogliano dire il loro avviso: 1° sull'ammissibilità dell'andamento delle linee studiate; 2° sull'ordine di precedenza della costruzione delle linee medesime, e 3° infine sulle contribuzioni che esse credono di poter profferire allo Stato. Dopo di che io, disposto a tenere il massimo conto degli interessi locali, mi affretterò volentieri a presentare il disegno di legge. Ma intanto, ripeto, non perdo gran tempo, perchè spero di condurre a termine le trattative in corso colla Compagnia costruttrice, parendomi che questo sia il mezzo più conveniente per fare un buon esercizio di quelle linee della seconda rete.

L'onorevole Sacchi parlò della linea di 4^a cate-

goria da Borgo San Donnino a Cremona e mi raccomandò di sollecitarne le pratiche. Ebbene l'onorevole Sacchi sa benissimo che nulla può esservi di contrario alla dichiarazione di pubblica utilità per la linea Borgo San Donnino-Cremona; a nessuno passò mai per la mente di contrariarla, tanto più che essa doveva essere la continuazione di un'altra linea, della Borgo San Donnino-Gaiano cioè quando sarà costruita. Ma nel frattempo sorse un'altra idea, tradotta in atto con un progetto della provincia di Parma, la quale proporrebbe di costruire una linea, pure di 4^a categoria, ma da Parma direttamente a Cremona. Ed anche a questa nessuno potrebbe negare una importanza tale da farla includere nell'elenco delle linee di 4^a categoria; ma difficilmente, nell'interesse particolare e generale, potrebbero trovarvi posto tutte e due, perchè l'una farebbe in gran parte concorrenza all'altra; e non credo che sia questo l'intendimento di nessuno. Ad ogni modo io debbo per la verità dichiarare che il Consiglio dei lavori pubblici ha emesso il suo parere e lo ha emesso favorevole alla Cremona-Borgo San Donnino. Per conseguenza, se la provincia di Cremona, non ritenendo nel suo interesse di volersi unire con Parma, piuttosto che con Borgo San Donnino, vorrà assolutamente costruire la Borgo San Donnino-Cremona, noi non avremo che a far atto di rassegnazione inscrivendola in 4^a categoria.

L'onorevole Di Marzo, l'onorevole Del Balzo ed altri, ma specialmente l'onorevole Di Marzo, hanno parlato del tronco Avellino-Baiano-Napoli. Ma io credo che egli abbia voluto riferirsi più particolarmente a quel gruppo di linee di 4^a categoria, che comprende: la Cancellò San Martino-Benevento di 37 chilometri e mezzo, l'Arpaia-Montesecco-San Martino di 12 chilometri e la Nola-Avella-Avellino, che passerà per Baiano, di 47 chilometri.

Su tal riguardo debbo dare una brevissima risposta. Le difficoltà intorno alla procedura delle pratiche relative a quelle linee dipendono meno dall'amministrazione che dagli interessati.

L'onorevole Di Marzo sa, sicuramente, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha trovato convenientemente completi i progetti di massima, ed ha dato due voti contrari ai progetti stessi. Ora quando si tratta di cose tecniche difficilmente un ministro dei lavori pubblici si sovrappone al Consiglio superiore, e quando il Consiglio dei lavori pubblici dice: sta bene la dichiarazione di pubblica utilità, ma bisogna modificare in alcune parti il progetto presentato, il ministro dei lavori pubblici, per quanto desidera di

abbreviare il tempo, non può dare la concessione. La prima volta si richiesero modificazioni, che furono introdotte; ciononostante il Consiglio superiore dei lavori pubblici persiste a ritenere, che quei progetti siano monchi e che l'amministrazione non possa dare senza inconvenienti una concessione a base di essi.

Ad ogni modo, stia sicuro l'onorevole Di Marzo che io ordinerò un esame accuratissimo dei progetti, i quali non si può negare che abbiano parti incomplete, e che procurerò siano completate con alacrità a fine di poter dare la concessione.

Questo dico per quella parte che sarà possibile, perchè se ci sarà qualche cosa che non sia ammissibile, si capisce bene che io non posso spogliarmi di qualunque garanzia dal lato tecnico, per il gusto di dare un mese prima una concessione, che nella sostanza nessuno può mettere in dubbio.

All'onorevole Solimbergo, ieri ho dato una risposta incompleta rispetto alla linea di quarta categoria Latisana-San Giorgio-Palmanova, e alla Portogruaro-Casarsa, che è di terza categoria. Ho osservato dopo nel rendiconto, che egli faceva ancora una preghiera speciale che era questa, che il pagamento cioè del concorso governativo per la detta strada avvenga per una metà entro l'anno 1890, e per l'altra metà entro il 1891 od al più lungo nel 1892, premendogli di avvisare che, qualora i pagamenti venissero ritardati più di questo limite, la concessione correrebbe grave rischio di rimanere come non data, e si può pensare con quanto pubblico danno.

Or bene, onorevole Solimbergo, posso darle affidamento, che i pagamenti del concorso a profitto della provincia di Udine saranno fatti nel minor tempo materialmente possibile; ma nessuno poi può chiedere stanziamenti di somme, quando non ve ne sono.

L'onorevole Solimbergo chiede che una metà della spesa sia fatta nel 1890, e l'altra nel 1891. Se la somma sarà disponibile, certo per parte mia non vi sarà nessuna difficoltà nè ritardo; ma io non posso sapere se per allora sarà pronta questa concessione, perchè sono molte le istruttorie in corso. Ma ciò non vuol dire che noi possiamo disporre di tutto intero il residuo dei 1530 chilometri, perchè una certa ripartizione, sia fatta per vedere di contentare le domande delle singole regioni, fra cui anche della regione veneta. L'onorevole Solimbergo deve poi anche riflettere che la legge del 1879, per la quarta categoria, ha stabilito una graduatoria di pagamenti, che cominciano da piccole somme per andare a somme fortissime. Ed è per questo che noi ci troviamo

con 700 ad 800 chilometri di concessioni impegnate fino al di là del 1891 e 1892, perchè nei primi anni non abbiamo che pochi milioni e negli ultimi ne abbiamo 28, 29, ed anche 30.

È facile, quindi, comprendere come in quegli anni si possa dare una somma facilmente, come ormai non si può più dare in nessuno degli anni anteriori al 1890, perchè i relativi stanziamenti sono già impegnati. Ma c'è una differenza però; che mentre le prime concessioni, del primo decennio, le abbiamo tutte fatte, assegnando i pagamenti in dieci anni, dal giorno dell'apertura delle linee all'esercizio, per le concessioni che si fanno con pagamenti posteriori al 1890, io sono disposto a dare la quota governativa, non in dieci anni, ma in tre, in due, direi, quasi, in un anno solo; per cui viene molto diminuita quella specie d'impressione che fa, il sentire che quelle somme si rimborsano dopo il 1890.

E con ciò parmi di avere esaurita la serie delle raccomandazioni relative a costruzione di linee.

Ricordo che l'onorevole Buttini mi ha fatta una raccomandazione circa la fermata del futuro treno direttissimo, alla stazione di Trofarello; ma essa è così estranea all'argomento, che non credo possibile di dare una risposta concreta.

Qui siamo al capitolo 119, *costruzione di linee*, e l'entrare a discutere altri argomenti mi porterebbe troppo in là, essendo già io stato obbligato a tediare troppo lungamente la Camera per la materia propria del capitolo. Io comunicherò la raccomandazione dell'onorevole Buttini all'amministrazione ferroviaria, che sta facendo gli accordi internazionali (perchè si tratterebbe di treno internazionale) per questo treno; e, se sarà possibile soddisfare la sua domanda, ne sarò contentissimo.

Ed ora mi tocca di venire a parlare di un tema importantissimo, trattato dottamente dagli onorevoli Cavalletto e Vigna; l'uno più particolarmente riguarda lo stabilimento siderurgico pel quale tante volte si sono fatti voti in questa Camera, e l'altro in rapporto all'industria nazionale. L'onorevole Vigna ha osservato con molta soddisfazione che la Commissione del bilancio ha raccomandato al Governo di studiare efficacemente la questione degli stabilimenti siderurgici per provvedere il materiale metallico delle ferrovie e quello occorrente alle amministrazioni della guerra e della marineria. Prima di tutto debbo dichiarare che il disegno di legge per la costruzione di uno stabilimento siderurgico stato già presentato e ripresentato alla Camera, non è stato riprodotto in questa Legislatura per un riguardo molto doveroso e

molto spiegabile verso la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile, la quale si occupa anche di questo argomento. E come io non ho più ripresentato il disegno di legge relativo al trasporto dei carboni con battelli nazionali, così i miei colleghi interessati ed io, non abbiamo più ripresentato quello degli stabilimenti siderurgici, cui alludono gli onorevoli Cavalletto e Vigna.

Io spero che lo potremo riprodurre ancora, quantunque io pensi non essere un segreto che la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile si è pronunziata, credo all'unanimità, assolutamente contraria alla creazione di stabilimenti siderurgici. Ad ogni modo, questo si vedrà nel suo rapporto finale, che il Governo si riserva d'esaminare per prendere in seguito le sue risoluzioni, sia in favore, sia contro il voto della Commissione d'inchiesta.

L'onorevole Vigna ha fatto interessantissime considerazioni a riguardo di questo stabilimento. Ed io, senza seguirlo nello sviluppo di particolari che mi trarrebbero anche fuori dell'argomento mio, debbo dichiarare che veramente nessuno può disconoscere che da esso stabilimento un grande alimento debba derivare alle officine nazionali.

Io ho detto altra volta alla Camera che, per quel che riguarda i lavori pubblici, tre sono gli articoli pei quali siamo interamente tributari all'estero: le ruotaie di acciaio, le molle e le ruote. Ed è facile immaginare che grande quantità di lavoro questi tre articoli costituiscono per un paese il quale possa fabbricarli da sè!

Io ho rilevato alcuni dati sommari della statistica del commercio del 1882; ed ho trovato che, in quest'anno, abbiamo importato, per sole ruotaie, 133,000 tonnellate, e 113,000 tonnellate di ferro, acciaio, sbarre, lamine, ecc. (perchè anche il lavoro che facciamo qui lo facciamo con ferro in parte lavorato); abbiamo importato 58,000 tonnellate di ghisa; abbiamo importato 37,000 tonnellate di macchine locomobili, ecc. e perfino 70,000 tonnellate di rottami vecchi, e di limatura di ferro; cose che vengono, con molta mia sorpresa, negli stabilimenti nostri dall'estero. Ed è bene che si sappia che 57, e lo desumo da un bellissimo lavoro dell'ispettore Giordano, pubblicato un anno fa, forse 57 della lavorazione italiana è fatta coi rottami, lo che vuol dire che in Italia non si lavora quasi la materia prima.

Per dare un'idea quale sarebbe l'importanza della lavorazione fatta in casa propria, accennerò che nel 1882 abbiamo importato 2,180,000 ton-

nellate di carbon fossile per 61 milioni di valore. A tutte queste cifre io non contrappongo nulla per esportazione, perchè è cosa veramente di poca importanza. Dunque nessun dubbio che argomenti per sostenere la grandissima utilità delle officine nazionali ne abbiamo a iosa, e questi naturalmente valgono anche per la creazione di uno stabilimento siderurgico modello. Ma vi possono essere considerazioni diverse, le quali ne diminuiscono l'importanza e vedremo, quali sono quelle che esporrà la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile.

Intanto io debbo accennare che mentre noi siamo deboli lavoratori del ferro rispetto alla sua applicazione alle strade ferrate ed alla marina, siamo poi quelli che più di altri alimentiamo un gran numero delle officine estere; imperocchè tutti sanno che la nostra produzione di minerale è grandissima; e l'onorevole Vigna ne disse già abbastanza, perchè io non ripeta i suoi argomenti, specialmente intorno alle ricchezze dell'isola dell'Elba.

Mi permetta ora l'onorevole Vigna che si occupa *ex professo* della materia, che io soggiunga qualche cosa che può avere attinenza, se non con la creazione, certo con l'ubicazione del nuovo stabilimento siderurgico.

Questo stabilimento per ragioni di economia dovrebbe essere vicinissimo al luogo di estrazione del minerale, e io dico che, se si potesse, la miglior cosa sarebbe quella di porlo nella stessa isola dell'Elba, se non fosse il timore che potesse rimanere in balia di un nemico più potente di noi per mare. Questo accadrebbe forse anche mettendolo in vicinanza della costa, ed è perciò che ho udito sostenere da molti che sarebbe opportuno di portarlo nel golfo della Spezia. Resterà a vedere, se il concentrare molti di questi nostri mezzi di vita in un sol luogo, non attiri le forze di un nemico potente; ed allora ci metteremmo nel pericolo di vederci distrutto troppo in una sola volta. Ma queste sono considerazioni che lascio ad altro tempo; a me preme accennare a un nuovo elemento che può concorrere grandemente alla risoluzione di questo problema. Voglio dire all'apertura della ferrovia del Gottardo, che ha moltissima importanza nella questione, perchè apre uno sbocco all'importazione dei carboni tedeschi, e specialmente a quelli di Saarbruck.

Ora siccome importa di aver vicini gli elementi del lavoro, per ispendere meno nei trasporti bisogna mettere in conto anche il minor costo del carbone, avvicinando questo grande stabilimento, una volta che debba farsi, al luogo di arrivo dei carboni stessi.

Debbo dire ora una parola più speciale all'onorevole Cavalletto, il quale, mi perdoni, anche qui non ha tenuto conto dei fatti, non ha tenuto conto abbastanza di quello che questo povero ministro dei lavori pubblici fa continuamente nel proprio dicastero in favore dell'industria nazionale.

L'onorevole Cavalletto disse giustamente " noi dobbiamo condurre le cose in modo da incoraggiare gli stabilimenti industriali meccanici nazionali, affinchè possano soddisfare completamente ai bisogni della nazione, senza la necessità di ricorrere all'estero. Se questo è un dovere pel ministro dei lavori pubblici, è una necessità per i ministri della marina e della guerra. »

Ora, me lo perdoni, io avrei creduto che si potesse constatare che l'amministrazione dei lavori pubblici incoraggi, per quanto può, l'industria nazionale.

Infatti, che cosa deve fare il ministro dei lavori pubblici per aiutare l'industria nazionale relativamente alle ferrovie? Costruire i materiali tutti in paese. Or bene, ad eccezione come ho detto, delle rotaie, delle molle e delle ruote, che non si fabbricano da noi, dacchè io sono in questo posto, nessuna commissione è stata data ad officine estere, se non in quanto non s'è trovato chi potesse soddisfarvi all'interno.

Soggiungo che son riuscito a far sì che anche le Meridionali per via della legge sulle modificazioni della scala mobile, assumessero l'obbligo di far costruire dagli stabilimenti nazionali il materiale mobile; ed infatti ne hanno fatto costruire. Le Meridionali, debbo dichiararlo, hanno acquistato 700 tra vagoni e carri di merci all'estero, perchè, per la scarsezza dei mezzi delle nostre fabbriche due o tre anni fa, esse non potevano provvedervi; ma questo non portò alcun danno alle fabbriche nostre.

Non è male, poichè *repetita juvant*, che io dia conto dell'impiego delle somme messe a disposizione del Ministero dei lavori pubblici dal Parlamento per la provvista di materiale ferroviario, dal luglio del 1878, o meglio dal 1879, perchè prima non si fece niente.

A tutto l'anno corrente, furono date in commissione per le ferrovie italiane, in massima parte per quelle dello Stato, 388 locomotive, 850 vetture e 5714 carri da merci, per un complessivo valore di 69 milioni, dei quali 42 a conto dell'Alta Italia e delle Romane. Ma tutto ciò non ha che fare coll'industria nazionale, può rispondermi l'onorevole Cavalletto, perchè se questo materiale l'avessi commesso tutto o in gran parte fuori d'Italia, egli potrebbe rispondermi che l'industria

nazionale non ci avrebbe guadagnato nulla. Or bene, io ripeto che tutte le commissioni di vetture e di carri sono state date alle nostre fabbriche; e tutte le locomotive che è stato possibile di costruire sono state affidate all'industria nazionale specialmente a Pietrarsa, perchè l'Ansaldo che pure fabbrica delle locomotive, è arrivato perfino a rifiutare, per impossibilità di poterle soddisfare, di accettare commissioni setto od otto mesi sono, essendo occupato in lavori pel mio collega della marina. Io ho messo tanto impegno in quest'affare dell'industria nazionale rispetto alla costruzione dei veicoli ferroviari, che non mi pare di commettere atto di superbia nell'attribuirmene qualche piccolo merito. Sono sorte fabbriche importantissime appunto per la mia ostinazione nel volere che questi veicoli si costruissero in Italia.

E ne ho portata anche la pena, onorevole Cavalletto, perchè ci siamo trovati scarsi e scarsi assai di materiale mobile, e le nostre fabbriche al tempo prefisso non lo consegnavano; ma io ho preferito quest'inconveniente, pensando che fra qualche anno ci saremmo trovati in condizioni assai diverse. Infatti è sorta la fabbrica di Savigliano, che è capace di darci 60 carri al mese, è sorta la fabbrica di Savona, e così diverse altre. Colle leggi del 5 giugno e del luglio 1882, io chiesi di poter anticipare di dieci anni i lavori in conto capitale per le ferrovie dell'Alta Italia, poichè vi erano 65 milioni disponibili in 15 anni. Ebbene, fin d'allora io feci distribuire tutte le costruzioni dei veicoli ferroviari, per tutti i cinque anni a quelle fabbriche; ed ora sto facendo la stessa cosa per cinque, o sei anni di provviste relative al materiale di nuove linee. Io mi permetto di indicare alla Camera gli stabilimenti nazionali che costruiscono i nostri materiali, ed anche lo stato dei lavori. Ho detto qual'è il numero delle commissioni già date, ed ora sentirà la Camera quello che resta in costruzione. Lo stabilimento dell'Ansaldo a San Pier d'Arena, ha in costruzione 12 locomotive; Pietrarsa a Napoli 37 locomotive, 104 vetture e 100 carri; Grondona a Milano 14 carrozze e 83 carri; Miani-Venturi a Milano, 75 vetture e 127 carri; le officine di Savigliano hanno 25 carrozze e 45 carri; la ditta Diatto di Torino, ha 60 carrozze; la società Veneta di costruzione a Vicenza, 10 carrozze; Cerimedo a Milano, ha 2 locomotive e 148 carri; la società ausiliaria di Torino ha 51 carri; l'impresa industriale di Napoli e di Savona ha 141 carri; nell'officine poi dell'amministrazione in costruzione sono 4 carrozze.

Di modo che le ditte nazionali hanno ancora

in costruzione 51 locomotive, 292 carrozze e 695 carri. Più vi sono 1045 carri e 207 carrozze, le cui commissioni sono da distribuirsi per la fornitura relativa ai cinque anni delle provviste per l'Alta Italia, e che sono assicurate alle officine nazionali, ma sono state trattenute con riserva di affidarle a quelle ditte che si sarebbero sbrigate più presto dei lavori che hanno in corso. Inoltre si daranno in questi giorni alle stesse fabbriche le commissioni per quella quantità che possono assumere, per oltre 15 milioni circa di materiale mobile, relativo alle nuove costruzioni.

E questo è quanto si è potuto fare per aiutare l'industria nazionale con la fornitura dei veicoli.

Le officine nazionali costruiscono inoltre per l'Alta Italia, per le Romane, per le nostre ferrovie insomma, i meccanismi, le piattaforme, gli scambi e tutto il materiale ordinario, e si tratta di circa tre milioni annualmente. Abbiamo anche dato all'industria nazionale tutti i ponti, e le tettoie di ferro delle nuove costruzioni, e sono circa quattro milioni.

Per le strade ordinarie quelle poche travate di ferro che sono occorse ed occorrono sono anche date all'industria nazionale ed è oltre un milione.

Con la legge del 1878 ho assicurato la vita dello stabilimento di Pietrarsa sia come officina nazionale, sia a beneficio di un migliaio di famiglie le quali credo non abbiano avuto un giorno solo di interruzione di lavoro, perchè solamente per conto dello Stato lo stabilimento di Pietrarsa in questi tre anni e mezzo ha avuto più di 10 milioni di lavoro. Ed ho fatto ancora un altro tentativo per aiutare l'industria privata, che è quello di presentare un disegno di legge per assicurare il trasporto dei carboni che occorrono alle strade ferrate ed alle nostre navi a vapore, con che, io sperava e spero tuttora, che sarebbe nata in breve tempo una non piccola flottiglia di vapori mercantili. E perchè si ricordi quale è l'importanza di questo mio disegno, ripeto quello che la Camera sa, che noi consumiamo circa 500,000 tonnellate all'anno di carbone; e per conseguenza l'assicurare un trasporto di 500,000 tonnellate all'anno, per 15 anni come io proponeva, ad un prezzo non maggiore di quello che lo portano gli altri, mi pareva che fosse per un altro verso un qualche aiuto dato all'industria nazionale.

L'industria forestiera non ha fatto per noi che parte delle locomotive, oltre le ruotaie, le molle e le ruote che da noi non si fanno. Sono due o tre anni che sto attorno a qualche industriale nostro per farlo impiantare una fabbrica, e ne ho sempre

la speranza, ma finora non ho potuto vederla attuata.

L'onorevole Bertani trattò un tema importantissimo anch'egli, con considerazioni che acquistano importanza dall'accrescersi continuo della materia ferroviaria. Egli, certo senza animo di fare critiche più di quelle che comporti la ragionevolezza della cosa, mise in vista che esistono 51 uffici speciali per le costruzioni ferroviarie; e che tutti questi devono far capo ad un solo ufficio centrale, composto di una divisione tecnica; e per conseguenza egli ravvisò, e non a torto, che la direzione generale delle ferrovie, non ha il modo di procedere con la massima sollecitudine, che in questa parte sarebbe desiderabile. Che vi sia scarsezza di personale, non lo voglio negare; ma fortunatamente per provvedere non c'è bisogno di speciali disposizioni, inquantochè la divisione propriamente tecnica è una divisione del Genio civile, la quale non ha numero fisso d'impiegati; è un ufficio che composto oggi di 10, domani può essere composto di 15, e quindi presto può essere provveduto. Il lavoro veramente tecnico di quella divisione non ha poi tutta l'importanza che a prima vista possa parere.

La divisione si chiama tecnica nel senso che fa un primo esame dei progetti che arrivano di fuori, ma non per renderli esecutivi: per questo è necessario il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Aiuta però gli uffici perchè evitino più che sia possibile le osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici; adempie poi ad un altro ufficio, ch'è quello della revisione della contabilità.

L'onorevole Bertani sa che al di là delle lire 2000 nel regno d'Italia bisogna mandare tutto al Ministero dei lavori pubblici, meno quanto riguarda le amministrazioni della guerra e della marina, perchè si rifacciano le somme e le sottrazioni.

È una delle piccole modificazioni che ho proposte nel disegno di legge per semplificazione dei procedimenti di appalto, che aspetta da quattro anni e che spero che una volta venga alla pubblica discussione.

È verissimo però che quella divisione non può andare avanti per il materiale lavoro che è portato dai 51 uffici provinciali, e che si accrescerà in seguito; ma è anche vero che io non intendo rimanere con una divisione sola, poichè un capo solo non può badare ad un numero troppo grande di affari.

Precisamente in questi ultimi mesi, mi sono occupato di concretare alcuni studi già fatti molte volte per un riordinamento della direzione gene-

rale delle ferrovie, vale a dire, per separare in due divisioni questo enorme lavoro relativo agli appalti.

E che a questo debba venirsi, oltre il numero degli uffici lo può indicare anche il numero del personale che lavora per le costruzioni ferroviarie. Noi abbiamo in servizio delle costruzioni ferroviarie 1586 persone tecniche, tra alto e basso personale; di queste, 1350 sono ingegneri ed assistenti straordinari e 236 impiegati del Genio civile. E cito questa cifra degli straordinari perchè si ha sempre l'abitudine di dire che il ministro dei lavori pubblici vuol tutto accentrare nel Genio civile governativo. Dunque a questo riguardo l'onorevole Bertani può essere assicurato che non passerà molto, forse nemmeno un mese, che per decrescere le forze operative della direzione generale delle ferrovie, darò le opportune disposizioni per una modificazione interna. Ma non si spaventi la Commissione del bilancio perchè io non chiederò un soldo, perchè non si farà aumento di divisioni amministrative propriamente dette.

E fin qui, onorevoli colleghi, io ho fatto la parte vostra; vale a dire ho alla meglio risposto alle osservazioni, alle raccomandazioni ed anche alle recriminazioni che mi sono state fatte. Abbiate ora la pazienza di tollerare che per poco ancora io intrattenga, per conto mio, la Camera.

A volere spingere lo sguardo per trovare il pelo nell'uovo, si trova facilmente da dire, nella esecuzione di tutte le leggi. Non dico che i miei peccati non possano essere maggiori di quelli degli altri, ma peccati ne hanno tutti perchè tutti sanno che anche il giusto pecca sette volte al giorno. Dunque consentitemi che io dia un'occhiata complessiva al modo con cui queste leggi ferroviarie sono eseguite. Perchè quello che realmente è sostanziale: il come queste leggi sono eseguite nel loro insieme.

Ai piccoli difetti di un appaltuzzo in ritardo è facile il rimedio, e, ragionevolmente parlando, il danno è poco. Grave sarebbe se tutto l'insieme fosse realmente difettoso.

La Camera ricorda che la legge del 1879 decretò la costruzione di 6104 chilometri, compresi gli 84 chilometri della Caldare-Canicatti e della linea di Vallelunga, che fanno parte per la spesa della stessa legge e che furono stralciati soltanto per anticiparne la costruzione.

Questi 6104 chilometri di ferrovie dovevano essere costrutti in 21 anno. Siccome io reputai inapplicabile utilmente nel fatto quella parte della legge del 1879, che riguardava la diluizione in così lunga serie di anni delle costruzioni, perchè

era già abbastanza grave lo sminuzzamento dei lavori in molte linee; con tre leggi successive domandai ed ottenni l'approvazione di diversi espedienti che conducessero ad abbreviare il tempo; ed oramai è stabilito che questi 6104 chilometri debbano essere costruiti dentro il 1891 o 1892 al più tardi. L'importo presunto di queste costruzioni ferroviarie era di un miliardo e 242 milioni e mezzo a carico dello Stato.

L'onorevole relatore nella sua relazione ha messo in vista, e ne lo ringrazio grandemente, questa prima parte; che noi siamo fortunatamente esenti dal pericolo di correre le eventualità, che sembrano correre in Francia le leggi ferroviarie colà approvate, rispetto al finale importo dei lavori. Imperocchè, mentre in Francia il costo dei lavori previsti nel 1878 pare vada a raddoppiarsi, da noi invece sembra, per l'esperienza almeno che ne abbiamo finora, che le previsioni debbano avere piccolissime differenze. Non parlo di cose mie, perchè i progetti che hanno valso a formare la materia ed il complesso della legge già esistevano, sia fatti da amministrazioni pubbliche, sia da private società. Noi abbiamo appaltato tutti i lavori più difficili, tutte le traversate dell'Appennino, la Novara-Pino ed altre linee di grande costo, e ciò non ostante non abbiamo che una piccolissima differenza tra le previsioni ed i progetti definitivi ed appaltati. Credo che questa differenza arrivi appena a 27 o 28 milioni; sicchè se anche nella parte rimanente che è di minore importanza tecnica, si dovessero nella stessa guisa superare le previsioni, noi non arriveremmo alla metà di quella cifra, che nella discussione della legge io dissi che forse si sarebbe verificata, ma che anche verificandosi sarebbe stata un nonnulla. Io ricordo d'aver detto che se noi avessimo da eccedere anche di 200 milioni, sopra il ventennio, ed aver quindi quote anzichè per 21, per 24 o 25 anni, noi dovremmo ugualmente esser molto contenti a questo riguardo.

Or bene apparisce, come dissi, dagli appalti fatti per circa un terzo e più dell'importo totale delle linee, che noi non eccederemo nemmeno la metà di quella somma; ma io resto sempre fermo nella previsione che si possa eccedere di 200 milioni, per volere computare tutte le eventualità e gli effetti di tutte le liti e di tutte le disgrazie immaginabili. E mi dichiaro contentissimo, se non altro di questo risultato; che, cioè, noi non abbiamo nessuna cagione di temere che possiamo correre contro a pericoli finanziari, che veramente sarebbero un guaio se: io nelle condizioni attuali della nostra finanza. Ma, checchè sia per essere di ciò,

io devo rendere conto del procedimento seguito, dei passi fatti per ciò che è stabilito delle disposizioni della legge.

Negli anni 1880-81-82 io ebbi a disposizione la somma di lire 136,664,711 per le costruzioni ferroviarie, in parte destinata alle nuove linee, perchè è noto che una parte di 60 milioni è sempre attribuita al compimento dei lavori della Pontebba, della Ligure, delle Calabro-Sicule, insomma è destinata al soddisfacimento d'impegni che vanno diminuendo, ma che ancora non sono scaduti.

Ricorderete, signori, che il tempo incomincia, non dal 1879, data della legge, ma da un anno dopo, vale a dire dall'approvazione della prima tabella col bilancio del 1880; onde, l'applicazione della legge del 1879 prende la sua data vera dal primo luglio circa del 1880. Dunque sono due anni e mezzo, dei quali il ministro dei lavori pubblici deve rendere conto per le nuove costruzioni. Nei due anni e mezzo deve comprendersi il tempo di tutti gli studi esecutivi per tutte le linee, perchè nessun progetto è bastato a servire di base all'appalto; deve comprendersi il tempo per fare tutte le pratiche amministrative e tecniche poichè non bisogna dimenticare che si è dovuto procedere alle aste pubbliche colle forme volute dalla legge. E chiunque ha pratica di amministrazione sa che tutte queste cose importano mesi, ed anche anni di tempo. Poi c'è la esecuzione dei lavori. Io non parlo ora delle costruzioni in dieci luoghi, anzichè in uno, ciò riguarda un altro ordine di considerazioni; la legge oramai è questa, ed io non posso che eseguirla come è.

Ebbene, con 136,664,711 lire ecco quello che si è fatto:

Sono stati appaltati 583 chilometri di prima categoria per la somma di lire 246,257,037; 571 chilometri di seconda categoria per la somma di lire 129,736,052; 537 chilometri di terza categoria per la somma di lire 51,705,191.

Di più, tra strade di quarta categoria concesse alle provincie e tra strade che si costruiscono direttamente dallo Stato, si hanno 737 chilometri per la somma di lire 57,712,840: quindi un totale di 2428 chilometri per la somma di lire 485,411,120, è stato già dato in appalto.

Questo però non vuol dire che tanto si sia costruito, poichè la costruzione richiede tempo. Inoltre, ai termini dell'articolo 12, si sono date concessioni, all'infuori della somma d'un miliardo e 200 milioni colla garanzia di mille lire per chilometro, per 164 chilometri che importano 13 milioni. Lo stato delle cose alla fine dell'anno scorso era dunque questo: che sopra 6104 chilometri da

costrurre, se ne sono dati in appalto 2592 per la somma complessiva di 498 milioni e mezzo.

Credo che, stante questi preparativi d'appalto e questi contratti stabiliti, l'applicazione della legge sia assicurata in una proporzione molto maggiore di quella che corrisponde agli assegni annuali, e questo per la semplicissima ragione che la legge di modificazione alla prima ha dato modo al Governo d'ottenere un'anticipazione di lavoro, pagando l'interesse annuo del 5 per cento, o d'appaltare i lavori, pagando in sei anni, ciò che per esempio si costruisce in quattro.

Ad ogni modo non credo che possa mettersi in dubbio che non vi saranno ritardi nella preparazione degli atti che debbono condurre al rapido esequimento delle legge per quello che essa è; ma ciò riguarda il futuro; lo vedremo fra due o tre anni che cosa accadrà di questo apparato d'appalti.

Certuni hanno l'abitudine di dire: io voglio essere un San Tommaso; voglio vedere se la linea C si apre all'esercizio.

A questi io rispondo: abbiano pazienza; aspettino che il lavoro sia finito nel limite di tempo necessario, e poi vedranno se per la linea si corre. I lavori bisogna farli; non si possono già dipingere i ponti e le strade.

Signori, sono due anni e mezzo che noi abbiamo in applicazione la legge, e si pretende forse di camminare in carrozza su tutte le linee? Io ho avuto a mia disposizione, come già avvertii, 136 milioni; ma qualcuno potrebbe dire: vediamo dei 495 milioni che sono ancora da spendere che cosa avete fatto. Questi 136 milioni li avete spesi? Io potrei rispondere, a questo riguardo, che, anche non avendoli spesi, non potrei esser chiamato in colpa affatto; perchè, per averli spesi, bisognava che mi avessero lasciato fare gli appalti, gli studi, i progetti prima del 1880 e non dopo; vale a dire, per rendere conto dell'impiego delle somme, bisognava che avessi mosso tutto il tempo all'esecuzione materiale dei lavori, anzichè alla preparazione di essi.

Invece con 136 milioni disponibili, sono stati eseguiti, a tutto il 1882, per 146 milioni di lavori; e, comprese le linee concesse alla industria privata, sono stati eseguiti 163 milioni di lavori.

E sopra 136 milioni, sono stati pagati 142 milioni. Ma come ne pagate 142, si dirà, con 136? Sono stati pagati, sia per effetto delle anticipazioni date dalle provincie, sia per quei pochi pagamenti che sono stati messi a credito degli appaltatori, al 5 per cento. Adunque, dal lato della materiale esecuzione della legge, io sfido chiunque a poter negare, che non solo non si è in ritardo,

ma ci troviamo avvantaggiati di due terzi al di là di quello che la legge voleva.

E non basta. Ciò che ho detto finora riguarda il materiale lavoro assicurato ed in corso; ma bisognerà provvedere al resto dell'esecuzione della legge.

Chi vuol arrivare in tempo bisogna che si muova in tempo.

Ebbene, sopra 6104 chilometri contemplati dalla legge, gli studi sono avviati, compresi quelli in corso, per 4453 chilometri, pel complessivo importo di 972 milioni e mezzo, vale a dire che pur essendo al terzo anno dell'esecuzione della legge, noi siamo già con gli atti nostri tanto avanzati, quanto basta per averne ormai esauriti i due terzi del totale, se non più. Per questa parte adunque, io sento la coscienza tranquilla; dei piccoli difetti vi sono in tutte le questioni, quindi ve ne saranno anche in questa, ma io sento di non potere e di non saper fare di più, poichè non basta l'impazienza molto giustificata delle popolazioni, e per riflesso dei miei onorevoli colleghi. Alcuni cominceranno a domandarmi conto effettivo del compimento di questo o quel lavoro, perchè, ripeto, alcuni spesso dicono: Eh! va bene, i lavori sono scritti sulle carte, ma finora non se ne vede niente. Ora nessuno mi chiede nemmeno se un chilometro solo di ferrovia sia stato aperto al pubblico dopo la legge del 1879, eppure già 400 chilometri sono stati messi a disposizione del pubblico e su di essi corre già la locomotiva come su tutte le altre linee.

Con ciò, o signori, io vengo a dimostrarvi che anche senza tener conto del tempo necessario per gli studi, appalti, ecc., quasi quasi, abbiamo raggiunto la media delle linee da aprirsi all'esercizio nei primi anni.

Non basta ancora: i lavori eseguiti e pagati e quelli che si faranno effettivamente nel 1883, daranno anche un risultato molto migliore.

È verissimo, potrà accadere che sopra 20 contratti, due non vadano bene, vale a dire che due, tre, quattro appaltatori sopra 20 non compiano il lavoro nel tempo stabilito; e che per questo? Sarà il male di aspettare qualche mese di più; cosa questa del resto che accade sempre in tutte le vicende umane. Però non è da ritenersi che la massa degli appaltatori non adempia in tempo agli obblighi suoi.

Nel 1883, secondo la scadenza dei contratti, e senza che vi sia nulla che sino ad ora faccia temere ritardi di molta importanza, noi dovremmo aprire, e spero si apriranno all'esercizio, 746 chilometri di strade ferrate. Il che vuol dire che alla fine del 1883, nel terzo anno di lavoro, in esecu-

zione della legge, dei 6100 chilometri, 1143 forse, ma certo 1100, si troveranno in pienissimo esercizio.

Signori, è una cifra che non dice nulla, smiuzzata in 20 o 30 linee, ma nell'insieme vi dimostra, come in tre anni in Italia, coi piccoli mezzi di cui si dispone, ma con molta volontà, si sarebbe in una sola linea distesa una rotaia, quanta ne basta per andare dal confine svizzero, presso Chiasso, 100 chilometri al di là di Otranto. (*Bene! Bravo!*)

Onorevoli colleghi, all'analisi critica io sono stato costretto di fare succedere questa sintesi difensiva, sul modo con cui si eseguisce la legge ferroviaria del 1879, molto più che nessuno degli oratori che mi precedettero, ha creduto di preoccuparsene, ad eccezione dell'egregio relatore del bilancio, il quale ha voluto rendere un po' di giustizia al ministro dei lavori pubblici, sia nella sua ottima relazione, sia nell'erudito suo discorso di ieri, cui si compiacque di chiudere con parole tanto confortanti e lusinghiere, che io mi sento proprio nel dovere di professargliene la più viva gratitudine.

Nei discorsi della maggioranza forse degli oratori che mi precedettero, le raccomandazioni si trovano cosiffattamente commiste alle rimozioni, che proprio io non posso non intravedere quello che traluce abbastanza attraverso le finezze delle cortesie parlamentari; ed è questa la ragione per la quale io, senza alcun senso di vanagloria, ho voluto far la sintesi dell'opera mia rispetto all'applicazione della legge delle strade ferrate.

Signori, fra le rose della politica astiosa, e le spine di una vastissima amministrazione, l'ufficio di ministro è oramai un fardello che si è spesso tentati di gettare dalle proprie spalle, se non fosse di ritegno anche l'apparenza del timore che si voglia fuggire davanti alle difficoltà della situazione, o dell'opera propria.

Comunque sia, io considero sempre il giorno in cui parlo come l'ultimo giorno della mia vita ministeriale (*No! no!*), e lo considero tale, meravigliandomi soltanto che, per l'insufficienza mia, e per la benevolenza delle passate Legislature, la mia vita di ministro abbia potuto durare così lungamente. Ad ogni modo, all'uopo io ricordo sempre il precetto del fatalista d'Orazio:

« Inter spem, curamque, timores inter et iras,
Omnem crede diem tibi diluxisse supremum:
Grata superveniet, quæ non sperabitur, hora. »

E sarà veramente grata e benefica l'ora nella quale, confuso con voi, sul mio banco di deputato,

potrò con voi applaudire sinceramente a quel mio fortunato successore che, meglio di me, sappia rendere pronti, utili, splendidi servizi a questa nostra grande e sacra patria, l'Italia. (*Bravo! bravo! Benissimo! — Vivissimi segni d'approvazione*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Penserini.

Penserini. Anche nella presente discussione si sono ripetuti i lamenti e le raccomandazioni al ministro dei lavori pubblici intorno alla esecuzione della legge del 1879. (*Conversazioni*)

A me pare degno di nota questo, che mentre le raccomandazioni riguardano l'esecuzione di tutte quelle linee che hanno potuto cominciare a costruirsi, i lamenti invece riguardano soltanto le linee che non trovarono posto in quella legge, ossia le linee di 3^a categoria. Sulle linee che non trovarono posto in quella legge, e che l'onorevole ministro ha qualificato le linee dell'avvenire, non è certo il caso che io intrattenga la Camera; dirò brevi cose unicamente delle linee di 3^a categoria. Gli stessi autori e gli stessi laudatori della legge del 1879 riconoscono che tale legge non è l'ultima parola in materia di ferrovie e che altre leggi occorrono ancora a completarla e a renderla eseguibile. E ciò è più specialmente vero appunto per quanto riguarda le linee di 3^a categoria e quelle tra esse che per la loro importanza e per il maggiore dispendio trovano seri ostacoli a potere essere costrutte.

Il discorso dell'onorevole ministro mi ha confermato vieppiù nel convincimento che una nuova legge è assolutamente indispensabile perchè talune di quelle linee possono venire effettivamente costrutte.

Due sono le difficoltà principali che quelle linee incontrano; una è quella della costituzione dei consorzi, poichè, come ben sapete, la costituzione dei consorzi per queste linee non è obbligatoria, se non quando vi abbiano acconsentito i due terzi degli interessati; l'altra è la difficoltà della spesa, che spiega, ed è causa a sua volta della prima delle due difficoltà, cioè della costituzione dei consorzi, imperocchè là dove la spesa non è molto grave, è facile ottenere il concorso delle provincie interessate, almeno pei due terzi, ed è facile quindi la costituzione dei consorzi; laddove invece la spesa è molto grave, allora se qualche provincia, che ha impegnati non lievi interessi economici, pur si mostra volenterosa di sobbarcarsi al sacrificio, le altre che sentono più l'onere della spesa che il beneficio economico, vi si ricusano, e quindi queste linee sono messe in un angiporto, in una via che pare quasi

senza uscita, ma che bisognerà pur finire per trovare, poichè l'onorevole ministro ripeteva alla Camera ciò che aveva già detto anche in occasione della discussione della legge del 5 luglio 1882, che ad ogni modo i sei mila e tanti chilometri ammessi dalla legge del 1879 in una maniera od in un'altra verranno costruiti.

Questa duplice difficoltà spiega i lamenti che si sono elevati dall'onorevole Fortunato, dall'onorevole Melodia e da altri che parlarono per la linea della quale farò breve cenno anch'io. Ed a questi lamenti non è possibile dare una conveniente soddisfazione se non promovendo le stesse linee dalla 3^a alla 2^a categoria, perchè, o signori, noi mentre abbiamo udito, come accennavo già da principio, lamenti per le linee di 3^a categoria, per quelle di 2^a invece non abbiamo udito che raccomandazioni per sollecitarne più o meno la costruzione; locchè vi spiega come appunto il passaggio dalla 3^a alla 2^a categoria tagli netto le difficoltà della costituzione dei consorzi e della spesa.

Ed a me pare giusto questo lamento, come pare giusto il darvi ascolto e soddisfazione col passaggio dalla 3^a alla 2^a categoria; pare giusto poi specialmente per quelle linee, le quali sono già state riconosciute di un interesse militare.

Io non intendo parlare di quell'interesse militare, che potrei dire generale, quasi indiretto, che concorre e si verifica per tutte quante le linee, non solo ferroviarie, ma per tutte quante le linee stradali, anche rotabili; io non intendo parlare di questo interesse, perchè allora veramente questo interesse sarebbe esagerato, come diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma intendo parlare di quell'interesse più speciale, già riconosciuto dal ministro della guerra.

E su questo noi andiamo al certo al sicuro, poichè in occasione appunto della discussione della legge del 5 luglio 1882 il ministro della guerra ebbe a dichiarare quali linee riteneva di interesse militare maggiore o minore, ponendo le une in un ordine di maggiore interesse, e le altre in un ordine inferiore.

Ora io dico: quando trattasi di linee d'interesse militare, ma non pare a voi che effettivamente concorra un interesse nazionale, che sia giusto di chiamare le provincie ad un minor concorso nella spesa per queste linee, di quello che le provincie stesse siano chiamate per altre linee d'interesse economico? Pare, dico, dunque a me giusto che specialmente per le linee riconosciute d'interesse militare, debbasi, con una nuova legge, decretare e stabilire il passaggio dalla 3^a alla 2^a categoria. E senza di ciò, o signori, lo stesso ministro dei la-

vori pubblici vi ha accennato che alcune di queste linee non è possibile quasi che si costruiscano; egli vi ha accennato la Lucca-Aulla, se non m'inganno, e vi disse chiaro e tondo che quella è una linea d'interesse militare rilevante, ma che la provincia di Lucca non vuol pagare questo interesse militare per conto dello Stato, ed io vi dirò anche che la stessa cosa si verifica presso a poco per la linea Fabriano-Sant'Arcangelo. E qui mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici di rettificare qualche dato di fatto.

Pare che l'onorevole ministro creda erroneamente che la provincia di Pesaro, che è la più interessata nella costruzione di questa linea, ne preferisca la costruzione a scartamento ordinario; ed egli consiglia che per renderla facile e meno dispendiosa, la si costruisca a scartamento ridotto.

Ora qui c'è bisogno di una rettificazione di fatto. La linea Sant'Arcangelo-Fabriano fu dichiarata dalla Commissione ministeriale di tale interesse, da doversi costruire bensì col sistema economico, ma col primo tipo, vale a dire a scartamento ordinario. Questo non è fatto della provincia, è fatto del Ministero o di una Commissione incaricata da osso degli studi opportuni.

La provincia che aveva interesse, perchè questa linea potesse essere sollecitamente costruita, si incaricò a sue spese di fare studiare il progetto; e naturalmente lo fece studiare in coerenza alla massima stabilita, vale a dire, a scartamento ordinario, cioè col primo tipo economico.

Allora che cosa si verificò? Si verificò questo, che il progetto portava la spesa di 26 o 27 milioni, non più 19: ed allora avvenne quello che era prevedibile, cioè che le provincie di Ancona e di Forlì, che hanno un minore interesse economico di quello che ha la provincia di Pesaro, dissero: "Noi non intendiamo di spingerci a contribuire la nostra quota, in una spesa così rilevante; „ ed avvenne che la provincia di Pesaro non riuscì ad ottenere qualche cosa di pratico per la costituzione del consorzio. Allora, naturalmente, la provincia di Pesaro ha fatto questo ragionamento e questo dilemma:

“O la linea la si vuole per interesse militare a scartamento ordinario, ed allora se così la si vuole per un interesse generale dello Stato, obbene promuovetela alla seconda categoria, poichè a me nè è facile costituire il consorzio, nè m'è possibile sostenere la tangente di due decimi sopra una somma così rilevante. Ovvero credete che questo interesse

vitale non vi sia che esiga la costruzione a scartamento ordinario, ed allora date la facoltà di costruirla a scartamento ridotto. »

Dunque ben vede l'onorevole ministro che non è già un'idea della provincia di Pesaro di costruire la linea a scartamento ordinario; no, preferisce costruirla a scartamento ridotto. Ma essa si trova di fronte a questo fatto governativo che, cioè, è stata classificata fra quelle da costruirsi a scartamento ordinario. Ora qui il discorso dev'essere rivolto più che al ministro dei lavori pubblici, al ministro della guerra. Crede realmente il ministro della guerra che questa strada possa costruirsi a scartamento ridotto? Se lo crede lo dica al suo collega dei lavori pubblici, perchè dia facoltà alla provincia di poterla costruire a scartamento ridotto. Se per contrario il ministro della guerra ritenesse che per ragioni militari si dovesse costruire a scartamento ordinario, ma allora passatela in seconda categoria.

Questo è l'*aut aut* che la provincia ha posto al Governo, e non è cosa che debb'essere ignorata al Ministero dei lavori pubblici, poichè la deliberazione in questo senso del Consiglio provinciale di Pesaro è del marzo del 1882, ed io sono stato assicurato che la deputazione ha fatto il suo dovere e l'ha comunicata regolarmente al Ministero. Intanto però alla provincia non venne nessuna risposta per cui la provincia di Pesaro si trova nella incomoda situazione di coloro che stan spesi.

Voci: La chiusura!

Penserini. Il ministro dei lavori pubblici ha osservato che anche costruendosi a scartamento ridotto la linea Fabriano-Sant'Arcangelo gl'interessi militari sarebbero egualmente tutelati, poichè si costruirebbe una rete di circa 500 chilometri a scartamento ridotto. Ciò suppone che la provincia si trovi in grado, dopo aver concorso alla costruzione della linea di terza categoria Fabriano-Sant'Arcangelo di concorrere per quattro decimi nella costruzione di una rete di quarta categoria. E la provincia vorrebbe farlo, ma i fondi? Io credo che sarà molto difficile che la provincia riesca a trovare i mezzi necessari per poter contribuire alla costruzione di questa rete. Cosa che invece, le riuscirebbe, se non facile, possibile, quando la linea dalla terza categoria passasse alla seconda; poichè col risparmio fatto per questa linea potrebbe provvedere al concorso per le linee complementari di quarta categoria.

Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici debba essere il primo persuaso delle gravi difficoltà per l'esecuzione e costruzione della linea

Fabriano-Sant'Arcangelo, perchè, mentre nella tabella che è allegata nella legge del 5 luglio 1882 questa linea trova per il 1883 un assegno di mezzo milione, invece il ministro non ha creduto di stanziar nulla sul bilancio del 1883 per questa linea, il che naturalmente non può trovare altra spiegazione che questa, cioè, che il ministro vede, che nel 1883 questa povera linea non troverà modo di uscire da quella via quasi senza uscita in cui si trova; vale a dire, non riuscirà alla provincia di Pesaro nè di costituire il consorzio con le altre provincie, nè di costruire in nessun modo la linea, nè a scartamento ridotto, nè a scartamento ordinario.

L'onorevole ministro però, relativamente al passaggio delle linee dalla terza alla seconda categoria, disse, nel suo discorso di ieri, che per venire a questo occorrerebbe che fosse dimostrata realmente l'impossibilità delle provincie interessate a costruire queste linee.

L'impossibilità è una parola la quale, in fatto di enti che hanno facoltà d'imporre, ha un significato molto relativo.

L'impossibilità assoluta in una provincia non c'è mai, perchè essa ha facoltà di spingere la tassazione più innanzi e così provvedere i fondi che mancano. (*Rumori*)

Presidente. Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio.

Penserini. Ma l'impossibilità sorge dalla condizione dei contribuenti. Ora io domando dove l'onorevole ministro vorrà vedere questo limite dell'impossibilità relativa, quando i centesimi addizionali siano giunti, per esempio, a 50? Mi parrebbe ragionevole che in codesta condizione le provincie fossero considerate nell'impossibilità di assumere spese per la costruzione di strade ferrate perchè è precisamente quello il limite normale contemplato dalla legge per l'imposizione a favore delle provincie. Che se l'onorevole ministro volesse spingere questo limite al doppio, vale a dire ad una lira, allora mi sembra che sarebbe impossibile ai contribuenti di far fronte a tasse tanto gravi. E parlando più specialmente della provincia di Pesaro, sa l'onorevole ministro a qual saggio sono oggi i centesimi addizionali in quella provincia? A 76!

Ora io domando all'onorevole ministro: non basta questo a dimostrare l'impossibilità di costruire, per parte di quella provincia, ferrovie dispendiose e di sovrimporre ancora molti centesimi addizionali a questo scopo? E poichè in quella provincia un centesimo addizionale non rappresenta più di 8000 lire circa, lascio considerare all'onorevole ministro quanti centesimi addizionali

dovrebbe imporre per provvedere a spese di milioni.

L'onorevole ministro però ha detto che proponendo il passaggio alla 2ª categoria di alcune linee appartenenti alla 3ª categoria, si entrerebbe in un ginepraio, dal quale sarebbe difficile uscire. Evidentemente egli ritiene che con ciò si ecciterebbe una gara per il passaggio alla 2ª di tutte le linee di 3ª categoria. Ebbene, vediamo quali sarebbero le conseguenze di questa gara, anche si verificasse.

Le linee di 3ª categoria, secondo la tabella annessa alla legge del 23 giugno 1882, importano nell'insieme la spesa di 324,746,400 lire, compresi gli otto decimi governativi e i due decimi a carico delle provincie; lo che vuol dire che, se tutte le linee di 3ª categoria passassero alla 2ª, aumentando un decimo della somma complessiva a carico del Governo, noi avremmo un aumento nel bilancio passivo dello Stato di 32 milioni e mezzo, in cifra tonda. Questa sarebbe la conseguenza della gara, che si solleverebbe da tutte quante le linee di 3ª categoria, ammesso che tutte passassero alla seconda.

Non mi spaventa niente affatto questa conseguenza, imperocchè la detta somma lo Stato non dovrebbe già pagarla in uno od in pochi anni o nei primi della esecuzione della legge, ma potrebbe ripartirla nell'ultimo decennio stabilito per la esecuzione di queste linee complementari. Ed allora ben vede l'onorevole ministro che si tratterebbe di un aggravio di 3 milioni, o poco più, all'anno. Ma quando anche questo metodo non sembri opportuno, ce ne sarebbe un altro più spiccio.

Avete gravati i bilanci per costruire queste linee durante 21 anni; ebbene, aggravateli per 22 anni; ora dei 21 restano 18 anni, ritorneremo a 19 di aggravio dei bilanci, invece di 18, per la costruzione di queste linee; ecco la gran conseguenza che potrebbe aversi, quando tutte le linee di terza categoria passassero alla seconda. Ma di fronte a questa conseguenza, che pure è di qualche gravità per l'erario dello Stato, voi dovete contrapporre il beneficio immenso che rechereste alle provincie, ed aggiungo anche allo Stato; imperocchè, o signori, queste linee complementari diverranno maggiormente produttive, se le provincie saranno in grado di sviluppare le reti della viabilità ordinaria non solo, ma anche una rete complementare di linee ferroviarie di quarta classe. Ma se stringete troppo questo limone già spremuto delle provincie, e volete che contribuisca per due decimi, è evidente che poche o punte

avranno i mezzi per completare la rete delle strade ordinarie, per aggiungere alla rete ferroviaria le linee di quarta classe, le quali possano rendere più produttive le linee costruite dallo Stato.

Dunque, vedete che questa somma di 32 milioni e mezzo non sarebbe del tutto perduta, neppure per lo Stato, dal punto di vista della produttività della spesa. Ma pare a me, che a favore di questo concetto si possano invocare anche ragioni di equità, e di somma equità, e forse di giustizia, solo che si consideri il sistema tributario delle provincie.

E qui, più che all'onorevole ministro dei lavori pubblici, io mi rivolgo all'onorevole ministro dell'interno. Chi venisse alla Camera ad enunciare questa proposizione: che tutte quante le spese, le quali sono di competenza delle provincie (e manicomî, ed esposti, ed istruzione, e guardie forestali, e strade di viabilità ordinaria, e ferrovie, e tutte insomma le spese che sono dalle leggi messe a carico delle provincie) devono essere sopportate interamente ed esclusivamente dalla proprietà fondiaria, dai fabbricati e dai terreni, signori miei, si direbbe che essa è un paradosso, è impossibile, vi osta l'eguaglianza richiesta dallo Statuto di tutti i cittadini nei tributi, non solo di fronte allo Stato, ma ancora di fronte alle provincie ed ai comuni, che sono enti, i quali hanno dalla legge facoltà di imporre.

Ebbene, questo, che parrebbe un paradosso, è il risultato pratico del sistema tributario presente per le provincie; imperocchè, signori, le provincie ora non ritraggono le loro risorse che dai centesimi addizionali alla tassa sui fabbricati ed a quella sui terreni. Avevano una volta, le provincie, la facoltà di sovrimporre fino ad una certa misura, anche sulla tassa della ricchezza mobile; ma un bel giorno lo Stato credette necessario di avocare a sè i centesimi addizionali sulla ricchezza mobile, e se li prese.

Diede, è vero, un compenso sulla tassa dei fabbricati; ma passarono pochi anni, e poi riprese anche quello. E così alle provincie rimase nulla. E ne viene questa mostruosa conseguenza che la sola parte di ricchezza pubblica, che deve contribuire a tutte le spese, è la rendita fondiaria.

Laonde, tutte quante le spese delle provincie gravano interamente sulla proprietà fondiaria. (*Segni d'impazienza*)

In questo stato di cose, non vi par giusto che l'erario dello Stato, che ha presi i centesimi addizionali della ricchezza mobile, ed ha assorbito poi quei compensi...

Presidente. (*Interrompendo*) Onorevole Penserini, non le parrebbe più opportuno rimandare queste considerazioni al bilancio dell'entrata? (*Bene!*)

Penserini. Mi dispiace di avere importunato la Camera, ma ho quasi finito; terrò conto dell'avvertenza dell'onorevole presidente, e lo ringrazio.

Domando adunque se non sarebbe molto naturale e molto equo, in questa condizione di cose, che lo Stato facesse qualche cosa per queste povere provincie. Non potrebbe lo Stato, coll'ammettere in 2ª le ferrovie di 3ª categoria, contribuire un poco più di quello che egli faccia, allo incremento della viabilità nelle provincie stesse?

Non ho più che un'osservazione a fare.

Avete udito, signori, dall'onorevole Melodia, che nelle popolazioni sottentra lo scoraggiamento, che si fa strada la convinzione che per alcune vie la legge del 1879 non avrà esecuzione, che essa legge sia quasi una lustra. Il fatto al quale accennava l'onorevole Melodia non si riscontra solo nella provincia della quale egli parlava, ma in tutte le provincie che sono interessate alla costruzione di quelle linee di 3ª categoria che non si trova modo di costrurre.

È un concerto niente melodico, ma armonico e rumoroso in guisa che pare un preludio alla musica dell'avvenire. Ne tenga conto l'onorevole ministro dell'interno.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo stata chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata, la pongo a partito, con riserva dei fatti personali.

(*È approvata.*)

Veniamo dunque ai fatti personali.

L'onorevole Marselli ha chiesto di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicarlo e di attenervisi strettamente.

Marselli. Ho chiesto di parlare per un fatto personale, perchè nel corso di questa discussione mi sono state attribuite opinioni non interamente conformi a quelle che ho manifestate, e mi è stato mosso qualche rimprovero che sento di non meritare.

Non posso a meno di cominciare dal rendere vive grazie all'onorevole ministro dei lavori pubblici per le cortesi parole che ha usato verso di me e per le promesse che ha fatto alla Camera; e fo voti che egli possa rimanere a quel posto per adempierle.

Debbo nondimeno rettificare una sua affermazione. Egli ha detto che io ho sostenuto che la ferrovia Mantova-Legnago debba aprirsi all'esercizio nel 1885 (invece che nel 1886) ma che le linee Le-

gnago-Monselice e Mestre-San Donà-Portogruaro debbano aprirsi più tardi. In verità, io non ho detto questo; ho detto invece che faceva mestieri ravvicinare il tempo dell'apertura all'esercizio di tutte queste linee; accelerare, insomma, i lavori della Mantova-Legnago, ma non ritardando quelli della Legnago-Monselice e della Mestre-San Donà-Portogruaro.

Avrei anche una osservazione a fare intorno a ciò che ha detto il ministro per le linee litorali; ma rientrerei nella discussione, ed io voglio attenermi unicamente ai fatti personali.

Rifacendomi ai discorsi dell'onorevole Grimaldi e dell'onorevole Lacava, debbo dire che mi dorrebbe grandemente se da questa discussione qualcuno ricevesse la impressione che io, lontano per quasi due anni dalla Camera, abbia lasciato intiepidire nell'animo mio quei sentimenti di solidarietà che mi collegarono ai miei amici della Commissione per la legge ferroviaria del 1879. Per contrario, io conservo sempre, come uno dei più cari ricordi della mia vita, quello del tempo nel quale noi lavorammo insieme, con un accordo veramente mirabile, cui non mancò che una sola cosa, cioè d'essere suggellato con un pranzo a Stradella, ove ci aveva invitato l'onorevole Depretis. Ma da presidente della Commissione, egli diventò presidente del Consiglio... ed il pranzo andò in fumo, (*Si ride*) Stradella essendo stata riservata all'onore di ben altri banchetti.

Io credo che nel corso di questa discussione si sia verificato un equivoco. Io ho sostenuto che nella legge del 1879 prevalessero concetti politici.

Ho forse detto il falso?

L'onorevole Grimaldi e l'onorevole Lacava hanno pur ammesso la medesima cosa! Ho io forse inteso di muovere perciò un rimprovero alla Commissione, alla Camera od al Governo? Io ho detto, al contrario, ch'eravi una situazione che s'imponesse e consento pienamente nell'opinione che ha manifestato l'onorevole Grimaldi, cioè che eravi una perequazione ferroviaria da compiere. Ho detto forse che questo concetto politico sia prevalso come negazione degl'interessi militari ed economici? Se l'avessi detto, non avrei potuto io per il primo prendere le difese della Commissione, per aver essa tutelato sufficientemente gl'interessi militari.

Dunque io non ho inteso accusare la prevalenza di quel concetto politico, che consiste nella integrazione dei fattori economici e militari; ho inteso soltanto di porre in evidenza un vizio organico della legge, vale a dire il disequilibrio fra la larghezza del concetto politico e la scarsezza dei mezzi fi-

nanziari, il quale disquilibrio ci aveva condotto ad accentuare il sistema delle categorie (accentuare, badate bene) ed a prolungare il tempo necessario per compiere i lavori.

Ecco quello che ho detto; ed a me pare che l'onorevole Grimaldi nel suo discorso abbia convenuto meco quando ha esposto le difficoltà derivanti dalla scarsezza dei mezzi finanziari.

Oltre di ciò, signori, eravamo noi infallibili? Era infallibile la Camera che ha approvato quella legge? V'ha alcuno tra di noi che possa credere in questa infallibilità? Io credo d'aver offerto la migliore giustificazione dell'opera dei miei colleghi e della Camera, quando, pur dolendomi per la degradazione di alcune linee o per la esclusione di altre, ho dimostrato che la vera causa era da ricercarsi nel disquilibrio di cui ho parlato dianzi.

Io credo inoltre che noi siamo concordi non solamente nell'opera compiuta, ma altresì in quello che ci resta da fare.

Noi sentiamo che appunto coloro, i quali hanno una speciale responsabilità nella compilazione di quella legge, hanno contratto l'obbligo di adoperarsi in guisa, che essa possa venire emendata. E l'onorevole Grimaldi non solamente si è associato alle mie conclusioni, ma egli stesso ha detto nel suo discorso:

“ Anche noi dicevamo: oh! quante altre leggi occorreranno perchè questa primitiva del 1879 debba avere la sua piena ed intera applicazione! Oh! quanti fatti, quanti fenomeni dovranno aver luogo nello spazio di 21 anno, perchè questa legge debba essere modificata! „

Ecco quello che noi abbiamo sempre detto, e di cui io mi sono assai bene ricordato. La nostra solidarietà adunque è passata dallo stato di cristallizzazione a quello, vorrei dire, di evoluzione; essa pure è dominata dalla legge del progresso. La nostra solidarietà non si ferma alla difesa dell'opera nostra, si muove secondo la legge del progresso, e deve consistere specialmente nel tener conto delle aspirazioni del paese o del bisogno che in questa Camera si è manifestato, di ritoccare in alcune parti la legge del 1879.

Ed ora mi rivolgo all'onorevole Lacava, il quale mi ha rimproverato di aver indicato i vizi della legge, senza suggerirne gli opportuni rimedi.

Presidente. Onorevole Marselli, qui non si tratta più di opinioni sue che siano state fraintese, o male interpretate, ma di argomenti nuovi che ella vuole contrapporre agli appunti che le sono stati mossi da altri colleghi.

Io la pregherei quindi di volere attenersi stret-

tamente al fatto personale, altrimenti la chiusura votata or ora dalla Camera perde ogni valore.

Marselli. Scusi, onorevole presidente, circa al primo punto, io ho detto...

Presidente. Perdoni, onorevole Marselli, il primo punto entra perfettamente nelle disposizioni del regolamento, il secondo no. (*Parità*)

Marselli. Allora io taccio, e rendo grazie alla Camera della benevola attenzione che ha voluto accordarmi. Checchè ne dica questi o quegli, sono lieto di aver suscitato questa discussione. Regna una certa atonia a Montecitorio (*Si ride*): non è male se di tanto in tanto ci solleviamo all'esame degli alti problemi, come non è male che di tanto in tanto Governo e Parlamento facciano un esame di coscienza per vedere se la via che noi battiamo è buona, o se non convenga mutarla o almeno correggerla. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicalo.

Cavalletto. Il mio fatto personale è evidente; anzi io avrei parecchi fatti personali. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo al mio breve discorso, ha ravvisato nelle mie parole accuse, censure e biasimi.

Ora è necessario che io dissipi il malinteso. Io non sono un oppositore sistematico, io non converto nessuna questione in arma di partito; obbedisco soltanto alla mia coscienza ed all'interesse del paese.

Forse la concisione colla quale ho espressi i miei concetti ha potuto sembrare aspra al ministro; ma ritenga per fermo, onorevole ministro, che io non intendevo di muover censure nè rimproveri.

Quando io dissi che era dovere del ministro dei lavori pubblici di preferire l'industria nazionale alla straniera soggiunsi che era una necessità questa per i ministri della guerra e della marina; ma non ho già detto che l'onorevole ministro abbia mancato al suo dovere: tutt'altro, anzi sono lieto di aver fatto quell'affermazione, perchè rispondendomi, egli ha dimostrato come veramente egli incoraggi l'industria nazionale. Ed a questo riguardo gli dico: prosegua nell'opera incominciata per emancipare il nostro paese dall'industria forestiera.

Quando ho fatto qualche cenno alla situazione delle costruzioni delle ferrovie, che l'onorevole Marselli chiama venete, io non ho menomamente biasimato l'onorevole ministro; ho affermato soltanto fatti, e ne ho dedotta la conseguenza che, se si procedeva col passo finora seguito, quelle ferro-

vie non sarebbero messe in esercizio che nel 1890. L'onorevole ministro considerò questa mia osservazione quale censura, ma mi rispose in modo che mi ha pienamente soddisfatto. Egli affermò il suo proposito di compiere queste ferrovie nei limiti stabiliti dalla legge, ed io lo ringrazio, e prendo atto della sua dichiarazione, e l'incoraggio a persistervi.

Sa, onorevole ministro, perchè io, nella questione ferroviaria, sono un po' impaziente? La mia impazienza non deriva da interessi di campanile; nessun collegio, nessun comune mi eccita, nè potrebbe eccitarmi a raccomandare ferrovie; la mia impazienza deriva da ben altre considerazioni.

Io ricordo che nell'estate del 1877, e presso la Pasqua del 1880, il nostro paese fu alla vigilia di essere minacciato da una invasione straniera. Io desidero all'Italia una pace onorata, desidero ch'essa si trovi in amicizia con tutte le potenze; ma non voglio che il nostro paese sia colto impreparato. E così ho finito.

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

De Rolland. L'onorevole ministro avendo dichiarato ieri di non aver inteso perfettamente il senso della raccomandazione che io ho fatto nella seduta del 9, ed avendo soggiunto, colla solita sua benevolenza, che però avrebbe esaminato se e come quella raccomandazione potesse essere soddisfatta, io ho chiesto di parlare per una brevissima dichiarazione.

Nella legge del 23 luglio 1882 venne stanziata la somma di 400,000 lire per la continuazione fino al confine svizzero della strada nazionale denominata da *Alessandria al Gran San Bernardo*. Ora, mi sarò male spiegato, ma io ho voluto pregare, come ora prego, caldamente l'onorevole ministro di voler far studiare al più presto il progetto tecnico per quella strada, la quale ha, come dissi, una grande importanza, e potrà rendere proficua la ferrovia Ivrea-Aosta, che conviene pensare sin da ora ad alimentare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. *Dura lex, sed lex.* Io non ho mai preteso che il potere esecutivo facesse altra cosa all'infuori di quella di applicare le leggi che gli sono consegnate dal Parlamento. Perciò dopo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha esposto quello che ha saputo compiere per l'applicazione delle leggi ferroviarie, io non ho che a fargli plauso e ad augurare che l'opera del suo zelo e della sua intelligenza continui per la prosperità del nostro paese, e per

lo svolgimento dei lavori pubblici affidati specialmente alle sue cure.

Presidente. L'onorevole Penserini ha trasmesso alla Presidenza, prima che la discussione generale fosse chiusa, il seguente ordine del giorno:

“ La Camera invita il Governo a presentare un progetto di legge per il passaggio di linee ferroviarie di terza in seconda categoria. ”

Chiedo alla Commissione ed all'onorevole ministro, se accettino quest'ordine del giorno.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Penserini non si aspetta certo una lunga risposta, imperocchè, se egli ha ascoltato ieri il lungo discorso che ho dovuto fare alla Camera, avrà sentito quale sia il mio pensiero intorno agli argomenti che egli è venuto oggi ripetendo e che erano già stati svolti ampiamente da altri oratori nei giorni precedenti, ond'io non ho che a rimandarlo alle dichiarazioni che ho fatto ieri in proposito.

Io risponderò a lui soltanto per rettificare alcune circostanze di fatto. L'onorevole Penserini ha detto che la linea Sant'Arcangelo-Fabriano non potrà essere incominciata nemmeno nel 1883, perchè il ministro non se ne occupa, nè intende di occuparsene.

Ma almeno, onorevole Penserini, legga le leggi prima di muovere delle accuse! (*Movimenti*)

Son dieci giorni che ripeto le stesse cose! Nella legge del 5 luglio 1882 troverà che al n°...

Penserini. Trentatrè.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Trentatrè precisamente; alla linea Sant'Arcangelo-Fabriano è assegnata la somma di mezzo milione. Come dunque si può dire che il ministro non se ne è occupato, e che questa linea per lui non esiste? Se l'onorevole Penserini trae questo suo giudizio dalla somma stanziata nel bilancio, mi dispiace che mi faccia perdere il tempo nel ripetere quello che ieri ho lungamente spiegato, vale a dire, che le somme che figurano nella tabella annessa al bilancio, non hanno nulla a che fare con quelle stabilite dalla legge del 1882.

Quanto poi al malcontento delle popolazioni, io pregherei l'onorevole Penserini di ritenere che le popolazioni si impensieriscono per certe cose assai meno di noi, e che bisogna che noi ci guardiamo dal dare occasione a quel malcontento con l'accusare continuamente il Governo di colpe che non ha.

Di San Donato. Non c'è male! (*ilarità*)

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Penserini ha presentato un ordine del giorno, per invitarmi a proporre alla legge fondamentale alcune modificazioni dirette ad ottenere il passaggio di alcune linee da una ad altra classe.

Or bene, dopo quello che ho dichiarato ieri (in ripetizione di quello che aveva largamente spiegato nella discussione della legge del 1882) il proporre un ordine del giorno di questa natura, è proprio... non so... direi quasi un voler provocare da me risposte che mi dorrebbe di dover dare ad un mio collega. È impossibile che io possa accettare quest'ordine del giorno dopo le dichiarazioni che ho fatto quando si discuteva la legge e che ieri ho ampiamente ripetute!

Se la mia preghiera può avere qualche valore, io prego l'onorevole Penserini di ritirare il suo ordine del giorno; perchè il Governo non può in questo momento proporre alcuna legge nuova in materia di costruzioni ferroviarie, e quando la condizione economica e finanziaria conforti a proporre qualche modificazione, io non mi sento bisogno di pungolo per presentare quelle leggi che considero necessarie ed opportune.

L'onorevole Marselli vorrà scusarmi se io aveva frainteso le osservazioni sue rispetto al tempo nel quale si debba compiere la costruzione delle linee venete. Io aveva inteso che egli suggerisse di ritardare la costruzione di qualche linea per affrettarne altre. Ad ogni modo non credo che si sarà avuto a male delle mie dichiarazioni sovra questo argomento.

E passo all'onorevole Cavalletto, verso il quale non mi sono lagnato di alcun biasimo ch'ei mi abbia rivolto, non solo perchè, se anche me lo avesse diretto, avrebbe usato del suo diritto, ma, perchè io ascolto da lui con molto rispetto qualunque giudizio sapendolo mosso non da malo animo, nè da ragioni politiche, ma dal più alto sentimento di patriottismo.

Ma non è men vero per questo che la sostanza dei suoi discorsi suonino apertamente un biasimo, perchè quando l'onorevole Cavalletto dice che non saranno eseguite le linee venete nemmeno nel 1900, ed io le ho appaltate tutte, non so se io possa considerare la sua affermazione come un complimento! Ad ogni modo io lo ringrazio della benevolenza espressami colle ultime sue parole: come ringrazio anche della usatami cortesia, l'onorevole Finzi.

All'onorevole De Rolland, poi non ho che da dichiarare che terrò conto delle sue raccomandazioni e, quando il soddisfacimento del suo desiderio non dipenda dalle deliberazioni delle provincie, io farò quanto è necessario, perchè sieno compiuti quei lavori i quali, se sono compresi nella legge, debbono certamente essere eseguiti.

Presidente. Onorevole Penserini, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Penserini. Ho domandato di parlare anche per un

fatto personale, e credo di non aver bisogno nemmeno di accennarlo.

A me duole che il ministro dei lavori pubblici abbia ricevuto, dal mio discorso, un'impressione che era ben lontana dalle mie intenzioni. Mi ha fatto anche rimprovero di non aver letto la legge. Lo prego di credere che, appunto perchè ho letto la legge, ho osservato che, mentre nella tabella allegata alla legge del 1882 è segnata la somma di mezzo milione, nel bilancio invece non c'è nulla. L'onorevole ministro mi ha dato delle spiegazioni; spiegazioni che, confesso il mio corto intendimento, non riesco a comprendere: perchè non comprendo come, quando nel bilancio non v'è uno stanziamento si possa dire che pur tuttavia ci sono i fondi per una data linea. Ma lasciamo questo da parte, poichè io non aveva accennato a questa contraddizione per fare un rimprovero; aveva detto anzi che è naturale che il ministro non abbia proposto uno stanziamento, perchè vede egli stesso le difficoltà in cui si trova quella linea, cosicchè non potrà aver principio di costruzione nel 1883. Veda dunque l'onorevole ministro che io, rilevando quel fatto, era ben lontano dall'intendimento di fargli un'accusa, un rimprovero, un'osservazione spiacevole.

E così, onorevole ministro, creda che io, rettificando alcuni fatti che riguardano quella linea della quale ho parlato, non ho inteso se non che porre le cose sott'occhio al ministro stesso imperocchè comprendo che il ministro dei lavori pubblici non può essere informato particolarmente di tutto ciò che riguarda ciascuna linea. (*Risa! Rumori!*) Un mezzo minuto di tolleranza! E prego di ritenere che era ben lontana, lo ripeto, dall'animo mio l'intenzione di fare rimprovero, recriminazione, osservazione spiacevole qualunque; e per dargliene prova, ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 119 in lire, 63,834,990.

(*È approvato.*)

Riassunto. — Titolo I. — *Spesa ordinaria*, lire 67,311,859 12.

(*È approvato.*)

Titolo II. — *Spesa straordinaria*, 131,807,987 lire.

(*È approvato.*)

Insieme della spesa ordinaria e straordinaria, lire 199,119,846 12.

(*È approvato.*)

Veniamo ora alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge.

Ne do lettura:

« *Articolo unico.* Sino all'approvazione del bilan-

cio definitivo di previsione per l'anno 1883, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti. pongo a partito l'articolo unico che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Domani in principio di seduta si voterà a scrutinio segreto il bilancio testè approvato per alzata e seduta.

Discussione dello stato di prima previsione per il 1883 del Ministero della guerra.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione dello stato di prima previsione per il 1883 del Ministero della guerra.

Chiedo all'onorevole ministro se intenda che la discussione si apra sul disegno di legge da lui proposto oppure su quello della Commissione.

Ferrero, ministro della guerra. Accetto che la discussione si faccia sul disegno di legge proposto dalla Commissione.

Presidente. Sta bene.

Si dà lettura del disegno di legge proposto dalla Commissione.

Melodia, segretario, legge:

Art. 1. Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1883, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della guerra, in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge.

Art. 2. Alla tabella n° VII degli ufficiali dell'Arma dei carabinieri reali prescritte dalla legge di riordinamento dell'esercito, 29 giugno 1882, è sostituita la seguente:

Tabella graduale e numerica degli ufficiali dell'Arma dei carabinieri reali.

Colonnelli	N°	12
Tenenti colonnelli	»	12
Maggiori	»	27
Capitani	»	122
Tenenti	»	214
Sottotenenti	»	124

TOTALE . . . N° 511 (1)

(1) Non compresi un capitano ed un tenente addetti al servizio interno degli arsenali marittimi, a disposizione del Ministero della marina.

Presidente. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Gaeta.

Di Gaeta. Onorevoli colleghi, volge oramai il tredicesimo anno dacchè ho l'onore di far parte di questa rappresentanza nazionale, e ricordo con animo grato e riconoscente verso di voi come, tutte le volte che io ebbi occasione di parlare in questa Camera, voi mi foste larghi del vostro compatimento, e mi incoraggiaste con la vostra benevola attenzione.

Io quest'oggi, onorevoli colleghi, l'invoco egualmente ed anche maggiore il vostro compatimento; imperciocchè l'argomento, che impendo a trattare, è di sua natura assai grave e delicato, e meriterebbe perciò che esso fosse svolto da più abile oratore, che non sono io. Ciò che mi ha indotto a parlare è un brano della elaborata relazione, che ci sta dinanzi, e propriamente quello, che è in testa alla pagina 14, e che io ora leggerò, non senza prima rendere le mie sentite grazie all'egregio relatore onorevole Baratieri, per avere espressi in modo preciso, fedele e completo i sentimenti ed i pensieri, che furono manifestati nel seno della sotto-Commissione, per la guerra e marina, della Giunta generale del bilancio. Il brano della relazione, a cui ora accennava, suona così:

- « Prendendo argomento dagli assegnamenti per ufficiali in posizione ausiliaria, alcuni commissari hanno toccato la vitale questione relativa alle condizioni degli ufficiali, alla incertezza e precarietà delle disposizioni che li riguardano, al bisogno di dare alla carriera militare serie guarentigie, perchè i cittadini acconsentano facilmente a collocare i figliuoli loro negli istituti militari, perchè gli ufficiali proseguano nel loro servizio fidenti e sereni di trovarsi al coperto di ogni anche apparente ingiustizia, infine perchè dopo avere esaurite le forze nel servizio della patria ed averle consacrato i migliori anni della esistenza, il vecchio militare goda un riposo che lo retribuisca e ne risarcisca i danni sofferti. È d'uopo che la carriera militare, per quanto lenta e modestamente compensata, conservi stabilità e prestigio, perchè così solamente può fare concorrenza colle altre carriere, così solamente può ispirare e conservare nell'ufficialità quel sentimento elevato della missione propria, quello zelo e quell'amore al servizio che sono indispensabili per educare tanta gioventù alle armi, per promuovere in essa l'amore alle istituzioni militari, per condurla alla difesa della patria. »

Onorevoli colleghi, uno dei promotori, se pure non il solo, del concetto che informò questo brano

della relazione, sono stato io; onde spetta a me l'obbligo di dargli maggiore sviluppo dinanzi alla Camera.

Da questo brano della relazione risulta: che fu sollevata nella Sotto-Commissione del bilancio per la guerra e marina la grave questione della posizione degli ufficiali; e traspare chiaro da queste linee che la ragione che indusse quei vostri colleghi della Sotto-Commissione a farne cenno nella relazione, fu la convinzione profonda che essi avevano che un certo disgusto e malcontento esiste nelle file degli ufficiali dell'esercito. Onorevoli colleghi, già da un pezzo io mi era accorto di questo scoraggiamento degli ufficiali; e vi confesso che fui più volte tentato ed in procinto di parlarne in quest'aula, ma considerazioni d'ordine puramente personale, le quali potranno di leggieri comprendere tutti coloro fra i miei colleghi, i quali per avventura sono informati delle peripezie della mia vita militare, me ne fecero astenere. Me ne astenni ancora per un'altra più potente ragione, ed è che trattandosi d'una questione così grave e riflettente l'esercito, io credetti fosse più saggio e prudente consiglio tacere, confidando che al male incipiente e lieve ancora potesse avviarsi un mutamento d'indirizzo da parte dell'amministrazione della guerra, indirizzo al quale quegli inconvenienti debbonsi ascrivere.

Per queste ragioni, lo ripeto, mi astenni dal parlare, ma poichè con mio rincrescimento vedo che, col progredire degli anni, i lamentati inconvenienti, invece di diminuire, si aumentano, perchè più insistenti si fanno le lagnanze degli ufficiali e maggiore diventa il loro scoraggiamento, io credo sia venuto il momento di dire qui la verità, onde il Governo ed il Parlamento possano adottare quei provvedimenti che valgano a far cessare uno stato di cose pregiudizievole alla disciplina ed allo spirito militare dell'esercito.

Signori, che un malcontento serpeggi nelle file degli ufficiali dell'esercito, non è più un mistero; basta che ciascuno di voi interPELLI confidenzialmente un qualche amico, ufficiale dell'esercito, per trovare la conferma di quanto dico; basta leggere alcuni dei diari militari, per convincersene.

Pochi mesi or sono, prima delle elezioni generali, io fui testimone di un fatto che fece una penosa impressione sull'animo mio.

Io vidi, in casa di un nostro collega, io vidi un vecchio ufficiale della mia età, forse ancor più giovane di me, forte e robusto, che avrebbe potuto servire ancora per moltissimi anni, che aveva fatto quattro o cinque campagne di guerra, ed era decorato due o tre volte della medaglia al

valor militare, io vidi, dico, questo ufficiale piangere a calde lagrime, come può piangere un fanciullo, e come a noi uomini di età matura ci avviene sol quando ci incolga una grave sciagura domestica. Or fa un anno, fui testimone di un'altra simile scena in persona di un altro ufficiale superiore, con 38 anni di servizio e decorato ancor egli della medaglia al valor militare. Or dunque, signori, non è più un mistero questo malcontento degli ufficiali. Esso esiste; bisogna indagarne le ragioni.

Si è parlato qualche volta anche in questa Camera incidentalmente di cotesto malcontento degli ufficiali, ma io mi permetto dire, che le ragioni che se ne addussero furono le meno vere, le meno importanti e dirò anche le meno convenienti al decoro ed alla dignità degli ufficiali stessi; imperocchè ora si è venuto a dire che la ragione del malcontento era la scarsezza dello stipendio, insufficiente ai bisogni della vita, sicchè, accrescendo lo stipendio degli ufficiali di qualche diecina di lire, si sarebbe fatto cessare la ragione del malcontento; ed ora si disse che queste ragioni stavano nella lentezza della carriera, onde si pensò di provvedere dando al ministro della guerra facoltà con quella legge, che io chiamo malaugurata, della posizione ausiliaria degli ufficiali, dando al ministro facoltà di potersi sbarazzare dei vecchi ufficiali, dei più graduati, per facilitare ai giovani le tanto desiderate promozioni.

Senza badare però che con l'attribuire a queste due cause il malcontento degli ufficiali, si veniva a menomare quella dignità e quella stima ch'essi meritamente hanno saputo procacciarsi in 22 anni di regno italiano, essendo che fra le prime virtù del soldato vanno annoverate il disinteresse ed il cameratismo; ed i due motivi dianzi esposti sarebbero in perfetta opposizione con le due virtù ora dette.

Per conto mio, nella mia qualità di antico ufficiale dell'esercito, e per quella stima e affetto che ho sempre portato, e porto tuttora ai miei antichi commilitoni e compagni d'arme, io respingo sdegnosamente gli addotti motivi del malcontento degli ufficiali. Le ragioni di esso sono ben altre, e le dirò io.

La ragione del malcontento, signori, è l'incertezza, la precarietà della carriera militare nel nostro paese. Non c'è esercito nel quale la carriera militare sia più soggetta alle vicissitudini, e mi permetto dire, ai capricci, spesso ingiusti, di un ministro o di un superiore. In qualunque altro esercito un ufficiale il quale incomincia la sua carriera da sottotenente, che ha la coscienza di voler

servire con amore e con zelo, e che si mantiene sempre a paro nella coltura con quella richiesta dai gradi successivamente superiori, quest'ufficiale può far quasi assegnamento che alla tale età sarà capitano, anno più, anno meno, alla tal'altra maggiore, e così via discorrendo, fino al grado di generale. Nel nostro esercito tutti questi computi sono vani, tutto è problematico: tanto si può divenire generale in venti anni, quanto in venti anni finire la carriera come capitano dello stato maggiore delle piazze, seppure non si sia obbligato a dimettersi dal servizio, prima di raggiungere gli anni d'esercizio necessari ad ottenere una pensione.

Conosco un ufficiale generale, divenuto tale in 18 anni di servizio, ed un capitano del Genio, press'a poco coetaneo d'età e di carriera di questo generale, usciti entrambi da Accademie militari, l'uno, come ho detto, dopo 18 anni di servizio diventò generale; l'altro, dopo 19 anni di servizio è obbligato, per torti ricevuti, a ritirarsi dal servizio ed a ricominciare una nuova carriera alla giovanile età di 40 anni! È ben vero che la provenienza di questi due ufficiali non era identica, e che il primo, per giusta e naturale conseguenza delle cose, doveva trovarsi innanzi al secondo. Ma, vedano, signori, quale enorme differenza v'ha nella carriera di entrambi: l'uno, in 18 anni diventa generale, l'altro, in 19 anni è obbligato a ritirarsi a casa, borghese, per incominciare da capo una nuova carriera.

Del resto, basta dare uno sguardo all'*Annuario militare*, e mettere in confronto gli anni di servizio di ciascun ufficiale col grado di cui è rivestito attualmente per convincersi della grande disparità nella carriera degli ufficiali.

Donde risulta questa disparità? Risulta, mi rincresce il dirlo, da una disparità di trattamento tra ufficiale ed ufficiale, disparità di trattamento che si manifesta sotto diverse forme, che ha l'apparenza del favoritismo e che io chiamo tale in relazione a ciò che accade in grande nel paese, fuori dell'esercito, ma che per non offendere la rettitudine, l'equità dei ministri, io considero che derivi da falsi apprezzamenti, da erronei giudizi, da un indirizzo cattivo e mai per il deliberato proposito di commettere ingiustizie, o favoritismi.

Vari sono i modi di esercitare queste disparità di trattamento. Uno di essi, il principale, è la promozione così detta a scelta. Qui veramente io non so che cosa pensino di questa questione della promozione a scelta i miei onorevoli colleghi e specialmente gli autorevoli e competenti colleghi militari che siedono in questa Camera; per mia parte manifesterò chiaramente la mia opinione, ed

è che, per quanto sono giustificate le promozioni a scelta in tempo di guerra, altrettanto non sono giustificate in tempo di pace; l'unico criterio della promozione dovrebbe essere l'anzianità accoppiata alla capacità nell'ufficiale di potere esercitare l'ufficio e le funzioni del grado immediatamente superiore.

Prima del 1866 si teneva poco conto della coltura degli ufficiali; tanto che abbiamo veduto in quell'epoca generali i quali ne erano affatto sforiniti, ed ai quali si davano importanti e difficili incarichi; ma dal 1866 a questa parte però si è trasceso, mi pare, in un eccesso opposto; imperocchè non solo si dà un'eccessiva importanza alla maggior coltura, ma una decisa preminenza su tutte le altre qualità militari. Io per conto mio preferirei sempre di avere ufficiali alquanto meno istruiti, purchè capaci, ma che fossero dotati di ottime qualità militari, ad altri che fossero molto più istruiti, ma che avessero meno qualità militari. E badate, signori, che per qualità militari io non intendo unicamente il valore, la bravura; poichè questa qualità io la reputo comune a tutti gli ufficiali. Per qualità militari intendo il colpo d'occhio militare, il quale si acquista unicamente con l'esperienza e col lungo esercizio della vita militare; e l'altra qualità, ancor più pregevole della prima: dell'attitudine cioè al comando, di quell'ascendente che un ufficiale deve esercitare sui suoi soldati, onde in certi supremi momenti della guerra possa indurre i soldati medesimi a fare ciò che loro comanda, a trascinarli dietro siccome attratti da una forza magnetica. Basta talvolta una parola, un atto, uno sguardo per ingenerare questa forza magnetica, o signori; e quest'attitudine non si acquista altrimenti che col lungo esercizio della vita militare, col lungo convivere in mezzo ai soldati, studiandone l'indole, il carattere, e le passioni. Ma, o signori, sia pure che vogliate dare la preminenza alla maggiore coltura sulle altre qualità militari; ma chi vi assicura, chi vi dà la certezza che vi apponete bene nel giudicare di questo merito relativo intellettuale fra due ufficiali? Noi abbiamo esempi luminosi di svarioni, e grossi svarioni commessi in questo genere da ministri, i quali non credo abbiano mai avuto, l'ho già detto altra volta, il deliberato proposito di commettere una ingiustizia, un atto di favoritismo, ma, come tutti gli uomini si sbagliano, si sono sbagliati anch'essi.

Io ricordo un antico ufficiale superiore dell'esercito, il quale era uno dei primi della sua classe; un ministro un bel giorno prende uno degli ultimi di quella classe, un distinto, bravo ufficiale; e lo promuove a scelta, passando sopra a tutti gli altri

ufficiali. Io ricordo l'impressione che fece allora nell'esercito questa promozione! Tutti ritenevano, che se pur quell'ufficiale promosso avesse avuto qualche superiorità su alcuni di quelli che gli erano davanti, gli altri valevano per lo meno quanto lui. Quale ne fu la conseguenza? Che uno di questi ufficiali più anziani posposti all'altro, sentendosi ferito giustamente nel suo amor proprio, si dimise. Oggi io credo che non vi sia ufficiale nell'esercito, a cominciare dall'onorevole Ferrero ministro della guerra, e terminando all'ultimo sottotenente, il quale possa mettere in dubbio, che quell'ufficiale non sarebbe stato oggi uno dei più distinti generali dell'esercito, e niente inferiore a quello che gli fu anteposto. (*Commenti*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Di Gaeta. Dunque le conseguenze quali furono? Da una parte si è privato l'esercito di un ottimo generale, si commise una grave ingiustizia a danno di un distinto e bravo ufficiale, e quel che è più grave si diede un esempio, il quale non poté a meno di non esercitare una dannosa impressione di trepidanza e scoraggiamento negli altri ufficiali; perchè gli altri ufficiali i quali ricordano questi fatti dicono: se al tale, che è quel che è, che ha i meriti che ha, hanno fatto questo torto; a me ne faranno cento volte di più! Dunque l'ufficiale sta sempre sotto l'incubo di questa spada di Damocle, non riposa mai tranquillo, pensando che l'indomani gli può sopraggiungere inaspettato un bollettino che gli faccia un torto qualunque.

Ma, si può obiettare: pur convenendo che nei gradi inferiori non sia necessaria una grande cultura, e che non sia indispensabile negli ufficiali superiori, non si può disconvenire però che nei generali qualsiasi grado di maggiore cultura è certamente un vantaggio, di cui non può nè deve privarsi l'esercito. Ond'è che se voi volete generali così istruiti e così colti, è necessario incoraggiare nello studio i giovani ufficiali fin dall'inizio della loro carriera. A ciò io rispondo che qualunque uomo ha inclinazione per lo studio non ha bisogno d'incitamento. Per studiare non si ha bisogno di stimoli. Le fatiche dello studio vengono largamente compensate da quella soddisfazione morale che si prova nel vedere acquisito alla propria mente un nuovo corredo di cognizioni che prima non si avevano. E quando si consideri che per acquistare queste nuove cognizioni il Governo dà a questi giovani ufficiali l'immensa facilitazione di un'istruzione gratuita e che difficilmente essi potrebbero procacciarsi coi mezzi propri e che, per di più, li esenta dal servizio, del quale, conseguentemente, vengono gravati i propri compagni che restano al Corpo; quando si con-

sidera ciò, io non so con qual diritto, con quanta equità, si possa domandare un compenso alle fatiche durate alla scuola per studiare. E non è già un compenso quello, ritornati che sieno ai loro Corpi, di vedersi circondati di maggiore stima e considerazione dai propri colleghi e superiori, appunto per le acquistate cognizioni? Ma si dirà: questi sono compensi morali; è quel che dicesi fumo; manca l'arrosto; e in questi tempi di materialismo e di positivismo, se volete realmente incoraggiare i giovani ufficiali nello studio, bisogna dar loro vantaggi materiali.

Io respingo questa dottrina, e non auguro all'esercito di avere ufficiali i quali la professino. La loro presenza nell'esercito, per istruiti e colti che fossero, invece di giovare, non potrebbe che nuocere.

Per conto mio accetto il positivismo come guida nello studio delle scienze, ma lo detesto come guida e condotta della mia vita, e tanto più lo detesto nella vita militare, la quale per sua natura dovesse ispirare ad un puro e poetico idealismo.

Ma, è poi vero che questi ufficiali non ritraggono nessun vantaggio materiale dai loro studi?

No, essi possono, anzi avranno certamente un gran vantaggio sui loro compagni in tempo di guerra; perchè è quasi certo che in guerra i loro superiori si avvaleranno preferibilmente di loro, quando trattasi di affidare una missione difficile e delicata ad un ufficiale. Così essi avranno maggiore probabilità di distinguersi; ed in tal caso la promozione a scelta che cotesti ufficiali potranno guadagnarsi, in seguito al felice disimpegno degli avuti incarichi, non farà dispiacere a nessuno dei loro colleghi; perchè avrà ricevuto il battesimo del fuoco e sarà stata acquistata col rischio della vita.

E basta per questo primo modo di esercitare la disparità di trattamento fra gli ufficiali. Passiamo al secondo, cioè al passaggio degli ufficiali da una Arma all'altra. Suppongasì che un ufficiale nella Arma a cui appartiene dovrebbe attendere ancora diversi anni per essere promosso, mentre gli ufficiali di pari grado ed anzianità di un'altra Arma sono prossimi ad avere una promozione; allora un ministro, il quale voglia favorire quell'ufficiale, lo trasloca da un'Arma all'altra: con che egli guadagna diversi anni sui suoi compagni: salvo a ritornare nuovamente al suo primo Corpo appena conseguita la promozione.

In questo modo si comprende facilmente che si giunge presto a far brillante carriera. E qualche volta questi passaggi da Arma ad Arma si sono fatti

proprio alla vigilia della promozione; dimodochè per coloro che si trovavano alla testa del Corpo riuscivano più dispiacevoli! Io ricordo un ufficiale superiore dell'esercito, il quale essendo il primo della sua classe e spettandogli perciò la promozione, si vide passato un suo collega d'un altro Corpo a quello cui egli apparteneva. Egli si sentì talmente ferito da questa ingiustizia che chiese le sue dimissioni. E si deve alle preghiere di un illustre generale, a cui egli professava grandissima venerazione, se non insistette nelle domandate dimissioni. Ora, se quest'ultima circostanza non si fosse avverata, quell'ufficiale si sarebbe dimesso, e sarebbe andato a casa sua, senza neppure liquidare una pensione, poichè in quell'epoca non aveva neppure compiuti i venti anni di servizio.

Veda dunque, onorevole ministro, di quali conseguenze non può esser cagione questo erroneo ed ingiusto sistema, di passare gli ufficiali da un'Arma all'altra. È una vera usurpazione dei diritti acquisiti dagli altri ufficiali.

Io vorrei perciò che un ufficiale, il quale comincia la sua carriera in un'Arma qualunque, la compisse fino al grado di colonnello nell'Arma stessa. Se pure gli ufficiali di un'Arma si trovassero alquanto indietro nella carriera, in paragone a quelli di un'altra, nessuna lagnanza potrebbero fare, poichè non potrebbero attribuire questo ritardo nella loro carriera ad ingiustizia, o ad atto di favoritismo da parte del ministro, ma lo attribuirebbero unicamente alla propria ispirazione di avere preferito fare la carriera militare in un'Arma anzichè in un'altra. Oltre di che il ministro potrebbe agevolmente equiparare in certa guisa la carriera degli ufficiali, quando vedesse che un'Arma si trova alquanto indietro alle altre, dando maggiore sfogo ai colonnelli della medesima.

Mi si può obiettare però che, se questo sistema si può applicare agli ufficiali di fanteria, cavalleria, artiglieria e Genio, non si può applicare agli ufficiali di stato maggiore, i quali, oltre alle cognizioni speciali del loro Corpo, debbono pure avere la conoscenza pratica dei servizi di tutte le altre Armi; anzi è una delle qualità necessarie del Corpo di stato maggiore il conoscere i particolari del servizio delle altre Armi. Ora, si dirà, se gli ufficiali di stato maggiore non escono dal proprio Corpo, come possono acquistare queste cognizioni? Rispondo a quest'obiezione che si può facilmente conseguire lo scopo, tenendo un certo numero d'ufficiali di stato maggiore oltre a quanto è richiesto dai bisogni del servizio del Corpo, e destinandoli a prestar servizio per turno, ora in un reggimento di fanteria, ora in un reggimento di cavalleria, ora

in un reggimento d'artiglieria, nello scopo che possano istruirsi.

Nè mi si dica essere sconveniente il vedere un ufficiale in divisa di stato maggiore nei ranghi di un reggimento di cavalleria, di fanteria, od alla testa d'una batteria d'artiglieria.

Sono piccolezze queste che non debbono arrestare il ministro della guerra. D'altronde si potrebbe ovviare all'inconveniente non obbligando questi ufficiali ad attraversare le strade e piazze della città, ove risiede il Corpo, nei ranghi del Corpo stesso.

Essi potrebbero trovarsi qualche minuto prima in piazza d'armi ed aspettare che giunga il reggimento, per le sue esercitazioni. Vi sarebbe ancora un rimedio più radicale: quello di abolire completamente il Corpo di stato maggiore, come Arma avente un ruolo proprio. In questo caso, gli ufficiali di stato maggiore sarebbero scelti fra gli ufficiali delle varie Armi, con norme fisse, e preferibilmente, fra quelli usciti dall'Accademia o dalla scuola superiore di guerra. Gli ufficiali farebbero il servizio del Corpo di stato maggiore, vestirebbero la divisa del Corpo, ne godrebbero gli assegni; ma ciascuno sarebbe iscritto nel ruolo del proprio Corpo. E, quando giungesse il turno della promozione, se vi fossero posti del grado superiore, resterebbero a servire nel Corpo di stato maggiore, altrimenti, rientrerebbero nel Corpo a cui appartengono.

Ho additato, signori, due modi di esercitare quel che io ho chiamato favoritismo; ma ve ne sono altri, ed io ne accennerò qualcuno.

Per esempio, nell'applicazione di certe misure di rigore, per alcune mancanze disciplinari dell'ufficiale, quali il contrarre debiti o il prender moglie senza regolare licenza, se si vuol giovare l'ufficiale, si chiude un occhio, e le cose passano lisce; al contrario se ne fa un *casus belli*, e l'ufficiale è bello e spacciato.

Vi sono molti mezzi che il ministro può adottare per esercitare questa diversità di trattamento, per cui un ufficiale può fare brillante carriera ed un altro può essere rovinato. Come, se si ha da promuovere un ufficiale che per la natura del Corpo cui è ascritto non sia esercitato al comando delle truppe, vale a dire, un ufficiale di stato maggiore addetto all'ufficio superiore, o un ufficiale del Genio, non si esige nulla da lui e lo si promuove senz'altro; se invece si vuole impedire la sua promozione, allora gli si dice: fate immediatamente l'esperimento di saper comandare le truppe, altrimenti noi non vi promuoveremo.

Un caso simile è avvenuto non ha guari ad un

maggiore di stato maggiore, che per quasi tutta la sua vita militare è stato impiegato con lode grandissima dei superiori al servizio dei rilievi delle carte topografiche nel quale era abilissimo. Oggi che gli spetterebbe la promozione, viene chiamato, e gli vien detto così improvvisamente: voi non sarete promosso, se prima non darete un esperimento di saper comandare un battaglione o reggimento.

Io credo che in questo caso si avrebbe potuto conciliare l'interesse del servizio cogli interessi dell'ufficiale. Bastava prevenire quest'ufficiale qualche mese prima, e avvertirlo che non sarebbe stato promosso senza esperimento. Si poteva mandarlo in qualche reggimento di fanteria, e preferibilmente in un reggimento comandato da un colonnello, già stato suo superiore nel Corpo di stato maggiore, come ce ne sono diversi, e dargli del tempo per prepararsi a dare l'esperimento richiesto.

Questo è il modo giusto ed equo che rispetta i diritti degli ufficiali, senza pregiudicare gl'interessi del servizio militare.

Sonovi ancora altri mezzi, altri modi di esercitare questo che io chiamo favoritismo, e perfino in certe cose che gli ufficiali considerano assai più gelosamente dello stesso grado. Voglio parlare delle onorificenze militari. Anche su questo punto io ho veduto, nella mia carriera militare, esempi di ricompense immeritate ed ingiustificate, e di colpevoli dimenticanze. E perchè non si creda, o signori, che io parli leggermente, citerò anche alcuni fatti in appoggio della mia assertiva.

In un punto della mia vita militare io era all'assedio d'una fortezza; non c'era giorno in cui le artiglierie di questa non facessero qualche vittima nelle truppe assedianti. Un giorno la guarnigione fece una sortita, s'impegnò una vera battaglia, sicchè le vittime in quel giorno si contarono a centinaia. Ricordo questo fatto, che rimase impresso nella mia mente, che prima che io stesso fossi messo fuori di combattimento, accorrendo io ad ogni nuovo ferito per fargli apprestare i primi soccorsi, per due o tre di quelli non mi si seppe dire neppure il nome e la patria. Essi erano giovani imberbi. Nella mia vita ho pensato sovente al dolore dei genitori di quei poveri giovani, i quali forse non avranno mai potuto sapere dove e come fossero morti quei loro figliuoli; e dopo 22 anni non c'è una pietra, un marmo, una croce che indichi il luogo dove furono seppellite quelle generose vittime del loro entusiasmo giovanile, del loro amore per la patria. E si deve alla nobile iniziativa dell'onorevole Crispi, non so se sia presente, se nello scorso anno, dopo 22 anni, si fece

una commemorazione dei prodi caduti su quel campo di battaglia.

Voci. Dove? Dove?

Di Gaeta. E in contrapposto, o signori, di questa colpevole dimenticanza, io vidi alcune settimane dopo quella battaglia un altro fatto. Per avvenimenti politici e militari, l'illustre patriota il generale che comandava quelle schiere lasciò il comando ad un altro. Questi venuto sul luogo trovò scoraggiata la guarnigione della fortezza e pronta ad arrendersi; si voleva semplicemente fare un simulacro di difesa. Le batterie erano pronte, i cannoni al posto, e questo generale dispose che avrebbe all'indomani, dall'alto di una montagna, elevata una bandiera per dare il segnale per l'incominciamento del fuoco. Infatti all'indomani questa bandiera fu veduta sventolare, le batterie d'assedio aprirono il fuoco; ai primi colpi la piazza inalberò la bandiera bianca e la guarnigione si arrese prigioniera. Ebbene, il generale che salì il monte e inalberò la bandiera fu decorato della medaglia d'oro al valor militare. (*Sensazione, movimenti*)

Voci. Chi è questo generale? Chi?

Di Gaeta. Citerò un altro fatto. In un altro periodo della mia vita militare...

Una voce. Ma che fatto?

Di Gaeta. e su altro campo di battaglia, vidi insignire di una onorificenza militare un distinto, bravo e valoroso ufficiale dell'esercito, un ufficiale di cui ho grandissima stima, che ha dato nella sua vita militare moltissime prove di valore, ma che disgraziatamente in quella giornata non ebbe occasione di mostrarlo. Se l'avesse avuta, io credo che l'avrebbe data grandissima. Ebbene, quell'ufficiale era, come direi, figlio della gallina bianca, e doveva essere assolutamente premiato. Si premiò, e per giustificare questa ricompensa si disse una menzogna nel bollettino ufficiale, così: "Decorato per la bravura dimostrata a Custoza." Ed io posso assicurare che quell'ufficiale a Custoza, in quella giornata, non c'era. Ripeto, io ne ho la massima stima, ed augurerei all'esercito centinaia di ufficiali come quello, ma allora, in quella occasione non c'era ragione di dargli quella onorificenza.

E come contrapposto, o signori, di questo fatto, ad un maggiore del 19° fanteria della divisione Sirtori, morto sul campo di battaglia non fu concessa neppure la menzione onorevole. Questo maggiore è il maggiore Nicola Caracciolo di *Turchiarolo*. Era nei primi mesi del 1867, ed io mi trovavo in Palermo come capo dello stato maggiore delle truppe in Sicilia, quando mi pervennero i bollettini di queste ricompense.

Ricordo la penosa impressione che questa dimenticanza mi fece, poichè sapeva come questo maggiore, che io già conosceva, era morto sul campo di battaglia. Mi fece dolore il vederlo dimenticato nel bollettino.

Più volte ebbi l'idea, il desiderio vivissimo di informarmi del perchè di questa dimenticanza, ma non ebbi l'occasione di poterlo fare. Sbalzato da Palermo in altri luoghi, poi ritiratomi dalla vita militare, non mi riuscì di avere queste informazioni. Solo alcuni mesi addietro pregai di ciò un mio antico commilitone, il quale mi diede i seguenti particolari della morte di quel maggiore, ch'egli seppe da un testimone oculare, da un ufficiale che in quella campagna era aiutante di campo del generale Sirtori. Il battaglione che comandava questo maggiore era impegnato al fuoco; egli stava al suo posto di battaglia incuorando i soldati, quando sentì il calpestio di un cavallo che veniva di galoppo verso di lui; si volta, e scorrendo l'aiutante di campo del generale Sirtori, come si avvide che era un napoletano e che egli conosceva gli domandò in dialetto napoletano: Si può sapere che cosa devo fare io?

Il tenente stava per rispondergli e comunicargli le istruzioni del generale Sirtori, ma le parole gli rimasero tronche in gola, perchè vide il maggiore cader giù da cavallo come corpo morto. Egli si precipitò per prestargli soccorso, ma il maggiore era morto! Domando io: non è morto sul campo di battaglia? Non è morto al suo posto? Non è morto da prode?

Ancora un fatto. Io so di ufficiali che furono ricompensati per aver diretto le costruzioni di alcuni ponti sul Po e sul Mincio. So che sono dei bravi e valorosi ufficiali, ma in quella occasione non era il caso di ricompensarli.

Tutti sappiamo che una delle operazioni più difficili e pericolose in guerra, è precisamente quella di costruire dei ponti sui fiumi, quando la sponda opposta è occupata dal nemico. Ma là non era il caso, perchè tanto sul Mincio che sul Po nemici non ve n'erano. E si volle dare loro la ricompensa.

Come contrapposto poi a questo, un maggiore di artiglieria della divisione Brignone o Govone, non ricordo, ferito sul campo di battaglia, abbandonato sul campo, fatto prigioniero e condotto in Austria; e dopo la pace ritornato con un braccio di meno, non ebbe niente.

Dopo varî mesi egli reclamò (ciò che io non avrei mai fatto e non gli avrei mai consigliato di fare) perchè si fosse riparato a questo torto e gli fu accordata la medaglia al valore. Ma intanto pel momento fu uno dei dimenticati. Ho voluto

dire tutto questo perchè mi pare che realmente senza volere o senza deliberato proposito di commettere ingiustizia vi è però un certo favoritismo; e certi pregiudizi dell'amministrazione della guerra portino per conseguenza una sensibile diversità di trattamento tra un ufficiale e l'altro, e quindi grandissima disparità nella carriera. Io ho detto che questa disparità di trattamento o favoritismo è in correlazione a ciò che succede in più grande scala nel nostro paese fuori dell'esercito.

Perocchè, o signori, gli eserciti come sono oggi costituiti debbonsi considerare come la stessa nazione armata, onde le virtù ed i vizi delle nazioni, si riflettono sugli eserciti, in senso migliore: val quanto dire che le virtù si generalizzano, diventano più forti e robuste, i vizi si emendano e si correggono, ed è questo un vantaggio della disciplina militare.

Per la quale ragione io considero gli eserciti permanenti come uno dei più forti strumenti di moralizzazione e di civiltà dei popoli. Ma quando noi vediamo che un paese è macchiato dal vizio del favoritismo, quando vediamo l'immoralità e la corruzione infiltrarsi in tutti gli strati sociali, dobbiamo preoccuparci che una parte di questo malessere nazionale faccia sentire i suoi malefici effetti anche sull'esercito.

Le stesse cause producono gli stessi effetti. E poichè un erroneo indirizzo nella amministrazione della guerra vi produce o vi può produrre un abbassamento nel livello dello spirito militare dell'esercito stesso, così dico che l'istesso erroneo indirizzo nell'amministrazione generale dello Stato vi deve necessariamente produrre, in più larga scala, lo abbassamento del sentimento nazionale e del patriottismo. Ed il patriottismo, signori, è il primo fattore della vittoria nella lotta dei popoli fra loro.

Fate pure i migliori ordinamenti militari che volete, abbiate pure le armi più perfette, cannoni a dovizia, erigete fortificazioni dove volete; signori, quando il cuore della nazione non batte di santo amore pel paese, tutti gli sforzi che si fanno sono inutili.

Ora il patriottismo non si crea con la disciplina militare, la quale non può che dirigerlo, farlo convergere ad uno scopo comune. E se non lo crea la disciplina militare, tanto meno lo creano, nei momenti di bisogno, i discorsi dei tribuni o i calmi ragionamenti dei filosofi.

Il patriottismo nasce spontaneo solo quando vi è benessere materiale e morale nelle popolazioni.

Passiamoci una mano sulla coscienza ed esaminiamo la condizione del nostro paese: esiste questo

benessere materiale e morale? In un paese come il nostro, in cui si paga tassa fondiaria fino al 50 per cento, in alcune provincie, e la tassa di ricchezza mobile arriva fino al 14 per cento; in cui ad ogni passo che il cittadino vuol fare si trova inceppato dal fisco che lo tormenta in tutti i modi; in un paese che manca ancora di strade; in cui vi sono centinaia di migliaia di ettari di terreno da bonificare, in cui i cittadini emigrano a migliaia ogni anno in cerca di un pane in paesi stranieri fino oltre l'Atlantico, possiamo dire che esista questo benessere materiale?

E possiamo dire che vi sia il benessere morale, cioè quella coscienza che deve avere ogni cittadino di appartenere ad una società retta da un Governo, il quale garantisca la vita, la sostanza, l'onore e la libertà, purchè questa libertà stessa non sia di nocimento alla libertà altrui? Un Governo, il quale premi o almeno abbia in pregio la virtù, che punisca od almeno vituperi il vizio, ecco quello che io chiamo benessere morale. Questo benessere è la coscienza di essere retti da un Governo liberale, forte e moralizzatore. Ora io dico francamente che non credo che le condizioni del nostro paese siano tali da assicurarci questo benessere materiale e morale. Niuno meglio dell'onorevole Minghetti, che mi rincresce di non vedere in questa Camera, niuno meglio di lui seppe descrivere con colori vivi ed efficaci le condizioni morali del nostro paese.

Se non che, egli ce lo descriveva come un male prossimo ed avvenire, ma io credo che avrebbe fatto meglio a descriverlo come un male presente ed esistente. E se l'onorevole presidente e la Camera me lo consentono, vorrei leggere quei pochi brani del suo discorso, che hanno relazione con questi miei concetti.

Ecco cosa diceva l'onorevole Minghetti: « Forse non è male che si guardi prima quali sono i pericoli che si corrono, per potere a tempo evitarli, imperocchè invece del vagheggiato primato della civiltà, l'Italia potrebbe avere, rispetto alle altre nazioni civili, un triste primato nella criminalità. E vedremmo i delitti crescere di numero e di gravità e la metà forse di essi rimanere impuniti, perchè il reo non si scovre o, scoperto, si sottrae ad ogni pena. Allora la sicurezza pubblica sarebbe fortemente turbata, ed il cittadino, intimidito dai malvagi, non oserebbe fare contro di essi testimonianza dinanzi ai tribunali.

« Vedremmo allora nei comuni apparentemente liberi ed autonomi, sorgere un'oligarchia locale prepotente, irresponsabile, che volgerebbe a beneficio proprio l'azienda di tutti.

« L'amministrazione provinciale diverrebbe una rete di patronati e di clientele a scambievole servizio, e l'amministrazione del Governo non sarebbe che lo strumento delle ambizioni e degli interessi di pochi; la stampa vendereccia e calunniatrice; le elezioni fatte dal broglio e da coalizioni inverconde. La istruzione popolare diverrebbe la negazione della vera educazione; la scienza fatta ludibrio della vanità e della ciarlataneria; e l'ateismo e l'immoralità essere scala ai maggiori onori. I lavori pubblici diverrebbero il gran mercato dove gli affaristi e gli imprenditori si arrovellano a danno del misero lavoratore e del pubblico tesoro. La corruzione si infiltrerebbe persino nel santuario della giustizia, e le istituzioni perderebbero alla fine ogni rispetto ed ogni affetto nel cuore del popolo. »

Io, signori, per l'affetto, per l'amore che ho pel mio paese, desidero che tutto ciò non sia; ma mi pare che le condizioni morali del nostro paese siano quali le descrive l'onorevole Minghetti nel suo discorso. Pensiamoci adunque, o colleghi; pensiamo ad opporre una diga a questa corrente d'immoralità e di corruzione, la quale, a guisa di torbida e fetida fiumana, minaccia d'inondare ed insozzare non solo, ma corrodere dalle fondamenta ed abbattere il grandioso edificio che fu da noi eretto con la vita di più e più migliaia di prodi soldati morti sui campi di battaglia, e col sangue e coi sacrifici di tre generazioni di martiri e di patrioti.

Signori, ho finito. Vi ringrazio della benevola attenzione prestata alle mie parole, e ritornando allo scopo del mio discorso, rivolgo calde preghiere all'onorevole ministro della guerra, perchè con una serie di provvedimenti cerchi di migliorare le condizioni dello spirito militare dell'esercito; cerchi di provvedere a che la posizione degli ufficiali sia assicurata, che i loro diritti sieno garantiti, e che la disciplina e lo spirito militare sieno sollevati. L'esercito fu sempre l'oggetto costante delle cure e della simpatia di questa Camera, e giustamente; poichè esso fu sempre considerato come il primo e principale fattore della nostra unità, come il più forte e più sicuro baluardo delle patrie istituzioni e dell'indipendenza nazionale. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Rimanderemo a domani il seguito della discussione.

Domani, alle due, seduta pubblica. Prego gli onorevoli deputati di trovarsi alle due precise, affinchè la votazione possa farsi sollecitamente.

La seduta è levata alle ore 6 55.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione a scrutinio segreto sopra il disegno di legge relativo allo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

2° Seguito della discussione sopra lo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero della guerra.

3° Svolgimento di una interrogazione del deputato Ceneri al ministro di grazia e giustizia.

4° Stato di prima previsione della spesa del Mi-

nistero di grazia, giustizia e culti; dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto per il 1883.

5° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero degli affari esteri.

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

Roma, 1883. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).