

LII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 20 GENNAIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. È data lettura di una proposta di legge così formulata: " *Articolo unico.* Nella parte straordinaria del bilancio dell' interno, sarà stanziata la somma conveniente per un monumento da erigersi, a cura del Governo a Roma e nel luogo che sarà dallo stesso designato, a Giuseppe Mazzini. » Villanova, Majocchi, Ettore Ferrari, ecc. = Il presidente proclama l'onorevole Falconi deputato del 2° collegio di Campobasso e l'onorevole Tomassi Attilio deputato del 2° collegio di Roma, dopo brevi considerazioni del deputato Brunialti e del presidente del Consiglio — Giuramento dei deputati Tomassi e Falconi. = Il deputato Garelli svolge una sua proposta di legge relativa all'ordinamento degli asili infantili ed il presidente del Consiglio accetta di prenderla in esame. = Seguito della discussione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici — Discorsi dei deputati Lacava, Barazzuoli, Lazzaro, Vacchelli e Favale. = Il presidente proclama eletti a commissari di vigilanza sul Fondo pel culto: gli onorevoli Gattelli, Suardo, Imperatrice; a commissari di vigilanza della Cassa depositi e prestiti: gli onorevoli Di Sant'Onofrio, Arnaboldi e Novi-Lena.

La seduta incomincia alle ore 2,25 pomeridiane. Zucconi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

3763. L'avvocato Cesare Gasca di Torino invia un voto dell'Associazione nazionale dei mugnai, affinché il ministro della guerra sia autorizzato a concedere a partito privato la provvista delle farine occorrenti per tutto l'esercito.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Mascilli, di giorni 8; Nanni, di 15; Maffi, di 30. Per motivi di salute, l'onorevole Magnati, di giorni 40. Per ufficio pubblico, l'onorevole Delvecchio, di giorni 15.

(Sono conceduti).

Leggesi una proposta di legge del deputato Villanova ed altri.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge del deputato Villanova ed altri. Se ne dia lettura.

Zucconi, segretario, legge.

" *Articolo unico.* Nella parte straordinaria del bilancio dell' interno, sarà stanziata la somma conveniente per un monumento da erigersi, a cura del Governo a Roma e nel luogo che sarà dallo stesso designato, a Giuseppe Mazzini.

Villanova, Majocchi, Ettore Ferrari, Luigi Ferrari, Bovio, Bosdari, Aventi, Armirotti, Fazio, Pais, Pantano, Enrico Ferri, Baccarini, Fortis, Marin, Miceli, Paternostro, Crispi, Nicotera, Gallo, Lazzaro, Seismit-Doda, Francesco Cucchi, Roux, Sprovieri, Garibaldi, Pavese, Marcora, Cairolì,.

Presidente. È presente l'onorevole Villanova?
Voci. No, non è presente.

Presidente. Allora sarà stabilito in altra tornata il giorno in cui dovrà essere svolta questa proposta di legge.

Verificazione di poteri

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. La Giunta delle elezioni ha trasmesso la seguente comunicazione:

“ La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 19 corrente ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente, e concorrendo nell'electo le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale ha dichiarato valida la elezione medesima.

“ Collegio II di Campobasso, eletto Falconi Nicola. „

Do atto all'onorevole Giunta delle elezioni della presente comunicazione e dichiaro convalidata la elezione del secondo collegio di Campobasso nella persona dell'onorevole Nicola Falconi; salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della proclamazione.

La Giunta delle elezioni ha trasmesso inoltre il verbale seguente, relativo all'elezione del secondo collegio di Roma.

Se ne dia lettura.

Zucconi, segretario, legge:

“ In seguito alla opzione dell'onorevole deputato Marchiori per il 2° collegio di Udine, con decreto 12 dicembre 1886 era riconvocato il 2° collegio di Roma per la elezione di un deputato nei giorni 2 e 9 gennaio 1887.

“ Gli iscritti in questo Collegio sono 16182

“ I votanti nello scrutinio del 2 gennaio furono 9603

“ Il signor Tomassi Attilio riportò voti 5591

“ „ Novelli Antonio 1602

“ „ Garibaldi Ricciotti 1327

“ „ Giovagnoli Raffaello 850

“ L'ufficio centrale dei presidenti non proclamò eletto il candidato Tomassi Attilio, che aveva ottenuto più dell'ottavo dei voti, e, sotto il pretesto che il Tomassi fosse ineleggibile per non avere in tempo utile dato le dimissioni da deputato provinciale, indisse il ballottaggio fra gli altri due candidati che avevano ottenuto il maggior numero dei voti dopo il Tomassi.

“ E nella votazione di ballottaggio avvenuta il

9 gennaio, in cui 51 sezioni, protestando, si astennero assolutamente dal prendervi parte;

“ I votanti furono 630

“ Il signor Novelli Antonio riportò voti 87

“ „ Ricciotti Garibaldi 478

“ Ma l'assemblea dei presidenti non fece alcuna proclamazione.

“ Ripristinate le cose al punto in cui legittimamente dovevano essere al 2 gennaio, la Giunta unanime propone alla Camera:

“ la proclamazione di Tomassi Attilio a deputato del II collegio di Roma;

“ ed il rinvio degli atti all'autorità giudiziaria per la violazione degli articoli 73 e 96 della legge elettorale politica da parte dei membri dell'Ufficio centrale dei presidenti.

“ E, considerato che in esso collegio le altre operazioni elettorali sono state riscontrate regolari e che nell'electo Tomassi concorrono le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, la Giunta ne propone alla Camera la convalidazione.

“ 19 gennaio 1887.

“ C. Monzani, relatore. „

Brunialti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Brunialti. Io non sorgo per combattere le conclusioni della Giunta, perchè credo che nessuna obiezione possa essere mossa contro queste conclusioni, come non credo che esse abbiano bisogno di alcun argomento a loro difesa.

Però sono convinto che la Camera non possa lasciar passare quest'elezione, senza esprimere la sua viva riprovazione per quanto a proposito dell'elezione stessa è avvenuto.

Non è la prima volta, o signori, che noi vediamo gli uffici elettorali, violando espressamente l'articolo 73 della legge elettorale politica, porsi al di sopra della volontà degli elettori e falsificare questa volontà in un modo, che non solo è contemplato dalla legge come reato, ma che è tra i più biasimevoli reati, perchè è tra quelli che corrompono nella sua stessa sorgente la nostra vita pubblica.

Ora io domando al Governo se egli creda che la legge elettorale sia sufficiente a prevenire così grave reato; e se non sia il caso di ritornare a quell'idea che durante la discussione della riforma elettorale fu manifestata, secondo la quale la presidenza, almeno del seggio principale, sarebbe affidata ad un magistrato, ad una persona cioè la quale giammai avrebbe lasciato commettere fatti come quelli che oggi qui deploriamo.

Invito pure il Governo a studiare se la pena contemplata dall'articolo 96 della legge elettorale per questo reato, che è assai più grave di un falso in scrittura privata o di un altro qualsiasi reato di falso, se la pena di un mese di carcere e due mila lire di multa sia sufficiente e se non convenga di aggravare questa pena e d'iscrivere nella legge efficaci garanzie, perchè essa sia sempre e prontamente applicata.

Un'altra domanda credo debito mio rivolgere al Governo.

E questa domanda deriva dal sospetto che è entrato in me, ed in altri, che sulla deliberazione dell'ufficio dei presidenti del collegio di Velletri possa avere avuta una qualche influenza la voce, la quale attribuisce, e credo certo a torto, al Governo l'idea di presentare un disegno di legge, secondo il quale, allorchando colui, che sarebbe il primo eletto, non è eleggibile, l'ufficio dei presidenti dovrebbe dichiarare eletto colui che viene dopo. Io non credo, non potrò mai credere, che possa venire in mente al Governo di presentare una legge, la quale rinnegherebbe uno dei principii essenziali su cui si fonda il nostro sistema parlamentare. Ad ogni modo, siccome io penso che questo proposito attribuito al Governo, abbia potuto esercitare nel paese una qualche influenza, sarò lieto se il Governo mi potrà dare al riguardo una formale smentita. Come pure sarò lieto se tutta la Camera esprimerà la sua indignazione contro fatti, quali sono quelli succeduti, non solo nel secondo collegio di Roma, ma anche in altri paesi, fatti che non possono essere lasciati passare senza la nostra più viva riprovazione (*Bravo! Bene!*).

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

Depretis, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Io risponderò pochissime parole alle interrogazioni, anzi osservazioni fatte dall'onorevole Brunialti.

L'onorevole Brunialti giustamente deplora i fatti avvenuti, pienamente arbitrari, delle indebite proclamazioni, che sono una flagrante e gravissima violazione della legge: ed io, associandomi alle parole di biasimo pronunziate anche dalla Giunta, rispondo che non ho punta difficoltà di esaminare ciò che egli ha dichiarato intorno alla presidenza delle sezioni principali dei collegi. Ma, trattandosi di modificare una legge fondamentale dello Stato, credo che l'onorevole Brunialti non pretenderà dal Governo che fin d'ora si pronunzi in proposito.

Così pure riguardo alla gravità delle pene, che

egli vorrebbe aumentare, in confronto di quelle comminate specialmente nell'articolo 96 della legge elettorale: anche su quest'argomento l'onorevole Brunialti comprenderà che non è possibile che il Governo si pronunzi immediatamente: tanto più che in me è antica l'opinione, che la gravità delle pene non sia sempre il mezzo più opportuno per impedire i reati.

Riguardo all'ultima, che io chiamerò diceria, che l'onorevole Brunialti ha portata innanzi alla Camera, sulla intenzione del Governo di presentare un disegno di legge che varierebbe l'attuale giurisprudenza, sempre osservata dalla Camera, intorno alle facoltà che competono agli uffici elettorali, io dichiaro che veramente non ho avuto proprio il tempo di rifletterci, quantunque non abbia ignorato che questa diceria è corsa, come tante altre che corrono sui giornali tutti i giorni.

Presidente. Onorevole Brunialti, Ella ha facoltà di parlare.

Brunialti. Ringrazio l'onorevole ministro dell'interno e presidente del Consiglio delle sue dichiarazioni, ed aggiungo che io mi sono occupato di quella diceria esclusivamente perchè essa ha fornito tema di discussioni importanti nella stampa italiana...

Depretis, presidente del Consiglio. Oh! allora stiamo freschi! (*Si ride*).

Brunialti. ...Ma io ringrazio l'onorevole ministro dell'interno delle sue dichiarazioni formali; e spero pertanto che anche il ministro di grazia e giustizia vorrà invitare le autorità, che da lui dipendono, ad applicare di loro iniziativa, come l'articolo 97 ne dà loro facoltà, le disposizioni delle leggi vigenti.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rileggo le conclusioni della Giunta per le elezioni intorno all'elezione del II collegio di Roma, con le quali si propone:

“ la proclamazione di Tomassi Attilio a deputato del II collegio di Roma;

“ ed il rinvio degli atti all'autorità giudiziaria per la violazione degli articoli 73 e 96 della legge elettorale politica da parte dei membri dell'Ufficio centrale dei presidenti.

“ E, considerato che in esso collegio le altre operazioni elettorali sono state riscontrate regolari e che nell'eletto Tomassi concorrono le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, la Giunta ne propone alla Camera la convalidazione. ”

Pongo a partito queste conclusioni.

(*Sono approvate*).

Dichiaro qualunque convalidata la elezione del II collegio di Roma nella persona del signor Tomassi Attilio, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della convalidazione.

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Garelli.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Garelli, contenente disposizioni per gli Asili infantili.

Si dà lettura del disegno di legge.

“ Art. 1. Gli Asili infantili giuridicamente riconosciuti, dipendono come istituzioni di beneficenza dal Ministero dell'interno, e come istituzioni educative da quello della pubblica istruzione.

“ Spetta al Ministero dell'interno la costituzione degli Asili in ente morale, e la vigilanza sulla loro gestione economica a norma della legge sulle Opere pie.

“ Spetta al Ministero dell'istruzione pubblica la sorveglianza del loro indirizzo didattico e pedagogico. ”

“ Art. 2. Gli Asili per l'infanzia legalmente riconosciuti sono ammessi a partecipare dei sussidi governativi e delle disposizioni dell'articolo primo della legge 18 luglio 1878, n. 4460.

“ Ove si tratti di Asili in via di creazione, oppure di Asili fondati e mantenuti da corpi morali, da associazioni o da privati, ancorchè legalmente riconosciuti, la domanda di concessione dei mutui dev'esser fatta dal Comune e accompagnata da apposita deliberazione con la quale il Municipio garantisce il pagamento delle quote rateali di ammortamento del prestito domandato.

“ Tale garanzia non è necessaria se l'Asilo legalmente riconosciuto ha una rendita patrimoniale superiore del doppio delle quote di ammortamento del mutuo richiesto. ”

“ Art. 3. Per l'insegnamento negli Asili è obbligatoria la patente elementare e l'attestazione del tirocinio fatto in un Asilo esemplare. ”

“ Art. 4. Il personale insegnante degli Asili è ammesso al beneficio del Monte delle pensioni per gli insegnanti elementari. ”

“ Art. 5. Le disposizioni di questa legge riguardanti gli Asili sono estese anche ai giardini d'infanzia. ”

“ Art. 6. Ad ogni scuola normale femminile sarà annesso un Asilo o giardino infantile esem-

plare e sperimentale per tirocinio delle allieve maestre.

“ Il Comune, in cui la scuola normale ha sede, concorrerà a provvedere il locale e l'arredamento materiale. ”

“ Art. 7. Nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione è annualmente iscritta la somma di lire centomila per sussidiare gli Asili più bisognosi e specialmente per aiutarne la diffusione nei comuni rurali di scarsa e disagiata popolazione.

“ Felice Garelli, P. Delvecchio, Majocchi, R. Pavesi, P. Trompeo, Fortunato, Finocchiarò Aprile, L. Chiala, S. Turbiglio, F. Chiapusso, Di San Giuliano, G. Merzario, Salaris, G. Basteris, Zucconi. ”

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli per svolgere la sua proposta di legge.

Garelli. Io dirò brevissime parole. Il disegno di legge che insieme ad altri colleghi ho avuto l'onore di presentare non è nuovo alla Camera; esso nella passata Legislatura fu già esaminato da un apposita Commissione, e soltanto l'avvenuto scioglimento della Camera ne impedì la pubblica discussione.

Questo fatto giustifica di per sè la ripresentazione della proposta di legge, e dispensa anche me dallo svolgere nuovamente le ragioni di essa. Dirò solamente che la relazione fattane dalla Commissione parlamentare ha chiarita la convenienza, e l'opportunità delle disposizioni contenute in quel disegno di legge.

Aggiungerò ancora che la discussione intorno agli Asili infantili, fatta in occasione del bilancio della pubblica istruzione, ha pure dimostrata la necessità e la convenienza di dichiarare il carattere di questa istituzione e di determinare nell'interesse dell'educazione nazionale i limiti ed i modi dell'ingerenza governativa nelle istituzioni stesse.

Io perciò confido che vorranno il Governo e la Camera acconsentire che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

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

Depretis, presidente del Consiglio. Il Governo non si oppone, come non si è opposto nella Legislatura precedente, a prendere in considerazione la proposta di legge testè svolta dall'onorevole deputato Garelli; ma nello stesso tempo io debbo dichiarare che nella questione di merito, e più spe-

cialmente per la parte finanziaria della medesima, il Governo fa le più ampie riserve.

Presidente. Non opponendosi il Governo che sia presa in considerazione la proposta di legge di iniziativa parlamentare dell'onorevole Garelli, consulterò la Camera se creda approvare che sia presa in considerazione.

(La Camera approva che sia presa in considerazione).

Giuramento del deputato Tomassi.

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

Tomassi. Giuro.

Seguito della discussione sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1886-87.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87.

Procedendo nella discussione generale spetta di parlare all'onorevole Lacava.

Lacava. Signori, nel suo discorso di ieri l'onorevole Sonnino esaminando la questione della costruzione della linea ferroviaria Genova ad Asti per Ovada-Acqui e Nizza-Monferrato, accennò anche alla relazione della Commissione del bilancio da me compilata nell'anno 1885-86.

Non chiesi di parlare per fatto personale, sia perchè io era già iscritto per parlare su questa discussione generale, sia perchè egli stesso, come l'onorevole La Porta, spiegarono quanto nella mia relazione fu detto circa questa questione.

A me quindi non resta che aggiungere poche osservazioni di fatto. Dalla Commissione che esaminò il bilancio dei lavori pubblici del 1885-86, di cui io era relatore, furono fatti vari quesiti al ministro dei lavori pubblici, ed uno di essi è quello che concerne la questione in esame. Prego la Camera della sua attenzione, mentre ne leggo il quesito:

“ Per quali ragioni non è stata citata in fine dell'articolo 2º della legge del 27 aprile 1885, la legge 5 luglio 1882, n. 877, concernente la strada ferrata *Roma-Napoli* ? ”

Questo fu il quesito della Commissione e riguardava solo la strada Roma-Napoli. Il ministro rispose così a questa domanda: “ La legge 5 lu-

glio 1882 numero 877 concernente la strada ferrata Roma-Napoli, non fu citata in fine dell'articolo 2º della legge del 1885, dovendosi ritenere che la costruzione della ferrovia medesima, sia stata autorizzata con l'articolo 34 della legge 29 luglio 1879, e che la legge speciale sopra accennata, non sia che una affermazione della disposizione primordiale del 1879, e la conferma di una autorizzazione già data. ”

Qui avrebbe dovuto arrestarsi la risposta dell'onorevole ministro; ma egli aggiunse ancora questo: “ Per quanto sopra il Ministero avvisò che la linea diretta Roma-Napoli fosse sufficiente citare nell'articolo 2 della legge 27 aprile 1885 la legge del 1879, come ritenne altresì che citando in detto articolo la legge 5 luglio 1882 numero 875 con la quale veniva autorizzata *sub conditione* la ferrovia da Genova ad Asti per Ovada-Acqui a Nizza-Monferrato, siasi implicitamente voluto provvedere anche alla costruzione di questa ferrovia, inquantochè già erasi verificata la prescritta condizione concernente lo speciale contributo obbligatorio degli enti morali interessati nella relativa spesa, salvo bene inteso l'iscrizione nella parte attiva del bilancio del tesoro del contributo medesimo. ”

La Giunta del bilancio nel riportare questa nota intera, com'era suo dovere, non aggiunse altro che queste parole: “ La Commissione prende atto delle dichiarazioni del ministro relative alla terza e quarta domanda; ” e la quarta domanda sarebbe questa della quale io ho testè parlato, giacchè vi erano state fatte altre tre domande diverse. Quindi la Commissione del bilancio non fece che prendere atto delle dichiarazioni del ministro relative alla domanda da essa fatta e non a quel che piacque all'onorevole ministro di aggiungere. Nè poi la Commissione esaminò e discusse la detta risposta.

Dalla Commissione del bilancio di quest'anno 1886-87 fu fatta veramente domanda al Ministero riguardo alla linea Genova-Asti per Acqui-Nizza-Monferrato, con uno speciale quesito. Ed il ministro risponde così:

“ Un quesito uguale a questo era già stato mosso al Governo dalla Commissione del bilancio 1885-86 e fu risposto nel seguente modo: ” cioè egli copia le risposte fatte alla Commissione del 1885-86 e che sono state testè da me lette.

Ora, me lo permetta il ministro, questo non è esatto.

Il quesito che era stato fatto nel 1885-86 riguardava dunque la strada Roma-Napoli; mentre quello fatto ora dalla Commissione del bilancio riguarda

la Genova-Asti. Quindi il ministro non ha risposto esattamente quando ha affermato che un uguale quesito era stato fatto nel 1885-86 dalla Commissione generale del bilancio. Del resto le parole dette dall'onorevole Curioni relatore della legge sulle Convenzioni ferroviarie, delle quali diede lettura l'onorevole Sonnino, ed alle quali si riportò l'onorevole La Porta, tolgono di mezzo ogni questione.

Liberatomi di questo fatto personale, entro in materia sulla discussione generale.

Io credo che il Ministero per il primo debba essere lieto di vedere come in questa occasione si discutano largamente le questioni delle opere pubbliche in generale e specialmente poi quelle ferroviarie. E dico questo perchè è così grave il problema, che è necessario, ora che se ne presenta l'occasione, di discuterlo in tutta la sua estensione. Ed aggiungo che il primo che debba esserne specialmente contento deve essere il ministro delle finanze; poichè questa discussione, secondo me, gioverà moltissimo al credito pubblico.

Prima di entrare nelle questioni delle opere pubbliche in genere e delle ferrovie in ispecie, mi permetto di parlare di una questione non meno grave che riguarda il bilancio dei lavori pubblici; e che si riferisce al personale ordinario e straordinario di quel Ministero. Ricorderete che prima del 1881-82 l'organico del Genio civile era molto ristretto onde la necessità di molti straordinari: il personale del Genio civile era poco retribuito in confronto degli aumenti che si erano fatti agli stipendi degli altri impiegati dello Stato; e ciò perchè il loro organico rimontava al 1859. L'onorevole Baccarini nel 1881-82 credette ripararvi, presentando prima un disegno di legge che diventò poi legge dello Stato il 23 luglio 1881, e poi ne presentò un altro, pel riordinamento del personale del Genio civile, e che diventò legge dello Stato il 25 luglio 1882.

In queste due leggi, e specialmente in quella del 1882, prevalsero i due principii generali: uno cioè l'aumento dell'organico del Genio civile e l'altro il miglioramento dello stipendio dovuto al detto personale. Infatti la legge accrebbe di molto l'organico e la spesa per gli stipendi del personale del Genio civile.

A provare che sia così, come io mi permetto di esporre alla Camera, basta riportarmi a un documento che il Ministero dei lavori pubblici trasmetteva alla Commissione generale del bilancio quando si esaminava l'esercizio 1884-85, nel quale parlandosi dei benefici di questa legge, che cominciava allora ad attuarsi, il Ministero diceva, fra

le altre cose, "che questa legge doveva riempire le vacanze prodotte dall'aumento arrecato al ruolo organico e dalle conseguenti promozioni del personale già in pianta, con ammettere, dati i requisiti necessari, ai posti d'ingegneri di terza classe e di aiutanti delle tre classi, ed ai posti di ufficiale d'ordine, gl'ingegneri straordinari, gli ufficiali tecnici subalterni dei canali demaniali, i custodi idraulici, gl'impiegati tecnici assimilati delle bonifiche e dei porti e fari, ed infine gl'impiegati straordinari addetti con funzioni tecniche o d'ordine, sia al servizio delle opere pubbliche che all'amministrazione centrale, in ragione della capacità e del servizio loro."

Nella stessa legge trovate un articolo che dice, ch'essa dovea essere applicata in tre anni: eravamo al 1882, quando la legge fu fatta, per cui avrebbe dovuto compiersene l'attuazione col 1885."

Io non posso affermare quanti straordinari siano entrati nell'organico del Genio civile, poichè non lo so; e non è mia abitudine venire alla Camera ad improvvisare cifre; certo è che stando alla elaborata relazione dell'egregio amico mio l'onorevole Romanin-Jacur, noi troviamo a pagina 5 che il personale ordinario di ruolo ascende a 5160 e che gli straordinari ed avventizi ascendono a 3044. È questo un numero molto grande di straordinari ed avventizi; ma, come dicevo, ignoro se al tempo in cui cominciò ad applicarsi la legge del 1882 vi fossero tanti straordinari, nè quanti di essi ne entrarono per l'applicazione del nuovo organico. Certa cosa è che a me fa molta impressione trovare, che applicata come è ora in grandissima parte la legge sul Genio civile, vi sia ancora l'enorme cifra di 3044 straordinari, compresi ben inteso quelli che sono negli uffici di provincia, e quelli che stanno presso l'amministrazione centrale. Si dice nella relazione che l'onorevole ministro per il primo ha rivolto la sua attenzione a questo stato di cose, che è certamente anormale. Io non intendo fare alcuna accusa pel numero degli straordinari venuti dopo l'applicazione della legge, nè intendo dire che debbano gettarsi sul lastrico; anzi i loro assegni sono molto bassi. Questo non è mai entrato nell'animo mio.

La legge però del 1882 non ha raggiunto il suo scopo perchè essa come ho detto, voleva una gran parte degli straordinari entrasse nell'organico. Ma ciò non è il minor male. La ragione che mi spinge principalmente a parlare del personale straordinario è che gli assegni di esso pesano tutti sulla spesa delle opere; e non già sul fondo del personale, come tuttavia pesano sul fondo delle opere indennità ed assegni dovuti al personale

ordinario del Genio civile. E sapete, o signori, a quanto ascende la somma annua che per questo personale straordinario ed anche ordinario, si preleva dal fondo delle opere? Ascende a 7 milioni. In altri termini annualmente si prendono 7 milioni dalle opere ordinarie e straordinarie, per far fronte a dette spese.

E così, voi comprendete bene che delle somme che il Parlamento vota per le opere pubbliche, una parte non indifferente è distratta annualmente a pagare il personale ordinario e straordinario.

È vero che la legge del 1882 all'articolo 30 parla di un personale avventizio, il quale è pagato sul fondo delle opere. Nè forse potrebbe essere diversamente, perchè personale avventizio. Ma altro è il personale di assistenza, altro è il personale di direzione e di sorveglianza.

E si badi che l'articolo 30 dà proprio il concetto del personale di assistenza, avventizio e non duraturo; il quale è destinato ai lavori da tavolino o da campagna, dati a cottimo, per un certo tempo e non più; concetto che non è quello del personale straordinario di cui si parla nella relazione. Per quanto riguarda gli assistenti avventizi, dunque io ammetto che sieno pagati sul fondo delle opere, ma non il personale ordinario, non quello di sorveglianza e di direzione. Nè, poi, credo che il personale di assistenza possa mai raggiungere il numero di 3044, al quale, come dicevo testè, ascende il numero degli straordinari.

L'onorevole ministro inoltre, per far fronte alle spese del personale ordinario, chiede ancora la proroga dell'articolo 55 che è nelle disposizioni transitorie.

Che cosa contiene questo articolo? In esso è detto che durante la applicazione della legge del 1882 continuerebbe il personale ordinario del Genio civile, ad essere pagato sul fondo delle opere per tre anni, quanto cioè avrebbe dovuto durare la applicazione di questa legge.

I tre anni sono passati, cioè finivano coll'85, e l'articolo si prorogò per l'85-86, ed ora se ne dimanda la continuazione per l'86-87; quindi continuazione del pagamento delle indennità e degli stipendi, dovuti anche al personale ordinario, sul fondo delle opere. Ora a me pare che non sia atto di buona amministrazione continuarne ancora la proroga.

L'onorevole ministro ha dichiarato alla Giunta del bilancio, che si occuperà di questa questione, ed io ne affretto le risoluzioni.

Intanto per quest'anno, essendo già il bilancio esercitato quasi per due terzi, non è possibile

di fare diversamente; e quindi la proroga dell'articolo 55 anche per quest'anno va conceduta.

Ma prego l'onorevole ministro di volere nel bilancio venturo del 1887-88 non dimandare più l'applicazione dell'articolo 55, ed invece chiedere occorrendo nei capitoli speciali quei fondi che egli crede necessari per indennità, o per assegni al personale ordinario; e nello stesso tempo aderendo al concetto della Commissione generale del bilancio, portare in allegato le spese del personale straordinario, di assistenza ed avventizio afferente a ciascuna opera ordinaria o straordinaria.

Da questa questione passo ad un'altra, che direi anche personale, all'ispettorato sulle ferrovie.

L'ispettorato, come sapete, viene in forza della legge sulle convenzioni. E qui prima d'entrare a parlare dell'applicazione della legge delle convenzioni, sia permesso anche a me, che votai quella legge, di dire che non posso accettare altro che la responsabilità del voto che io diedi alle convenzioni, del qual voto non mi pento, persistendo a ritenere l'esercizio privato meglio del governativo, ma che non posso accoppiare alla responsabilità del voto quella del modo come le convenzioni sono eseguite. Poichè, per me, gran parte della bontà di qualunque esercizio, sia governativo, sia privato, dipende anzitutto dal modo come esso è eseguito.

Sono io il primo a riconoscere le difficoltà che hanno avuto tanto l'ispettorato, quanto le Società, nei primi tempi della loro vita. Vi erano nuove amministrazioni da impiantarsi, non solo, ma nuove contabilità, consegne di linee, di materiali, inventari, applicazione di nuove tariffe, ecc. Tutto questo non si poteva fare in poco tempo; quindi coloro, che lamentassero nella esecuzione della legge delle convenzioni gl'inconvenienti avuti nei primi tempi, credo farebbero lamenti per lo meno esagerati, nè si renderebbero conto di quelle difficoltà. Però vi sono dei fatti, i quali non possono essere non rilevati.

Avevo in mente di dire molte cose, riguardo all'esercizio, ma l'onorevole La Porta, nel suo discorso di ieri, come suol dirsi, ha mietuto il campo, onde io farò solo qualche aggiunta.

Per esempio, io so di furti e smarrimenti di merci che sono avvenuti in parecchie stazioni, oppure lungo i tragitti.

Quando sentivo parlare di tali fatti, che avvenivano nei primi tempi, confesso che sospettai che vi contribuisse qualcuno del basso personale delle ferrovie quasi a bella posta, per le convenzioni;

ma, dopo venti mesi, quando ho visto che continuavano, sebbene in numero minore, dovetti persuadermi che l'esercizio, su questo ramo di servizio realmente, non andava bene.

Vi sono poi i ritardi continui. Ora, quando essi non avvengono per forza maggiore, sapete per qual ragione succedono?

Avvengono perchè le Società vogliono risparmiare nell'esercizio, e per risparmiare, diminuiscono il consumo del carbone, o aggiungono molti carri e vetture ad una locomotiva, la quale non li può trasportare con la stessa velocità. E si sa che queste economie nell'esercizio tornano tutte a loro utile, ed a danno del pubblico.

E mi permetto fra i tanti reclami che ho ricevuto, di leggerne uno solo, sul quale richiamo l'attenzione del mio amico l'onorevole Genala; reclamo che riguarda la ferrovia da Napoli per Potenza a Metaponto, e nelle Calabrie.

Ecco che cosa mi scrive una persona, sulla cui fede io riposo, perchè è incapace di dire cosa non vera, anzi egli è molto discreto nel manifestare le sue opinioni:

“ La condizione in cui siamo per la ferrovia, grazie alle convenzioni, non è più possibile.

“ Su questa linea (si parla della linea del Baisento) hanno portato tutto il materiale vecchio e frantumato, e non c'è giorno che i treni non facciano ritardi di due ore almeno, e ciò perchè le locomotive sono tutte guaste e mal ridotte. E l'altro ieri, andando io alla stazione di Salandra per affari, dopo poco cammino dalla stazione di Ferrandina la macchina si arrestò e dovetti, perchè avevo un appuntamento a quella stazione, dovetti fare altri tre chilometri a piedi. E ciò succede quasi ogni giorno e non c'è caso che il diretto arrivi con meno di una o due ore di ritardo.

“ Nulla poi ti dico della mancanza di carri da merci. Per aver un carro, bisogna piatire almeno 4 o 5 giorni; figurati l'inceppamento del commercio e la pubblica indignazione.

“ Non comprendo quale sia stato il movente che abbia indotto la Società a riunire in questa linea tutto il materiale mal ridotto ed inutile. ”

Come vi diceva, non mi fermo su questi fatti; e non aggiungerò che una parola sulle tariffe.

L'onorevole Genala ricorderà l'ordine del giorno della Camera che riguardava la diminuzione delle tariffe sui cereali e prodotti agrari. Da quell'ordine del giorno nacque l'articolo 7 della legge sulle convenzioni.

Accenno solamente per ora questa questione,

perchè rispetto troppo le raccomandazioni fatte dal Consiglio delle tariffe sulle ferrovie, di cui mi onoro di far parte, raccomandazioni fatte all'onorevole ministro, il quale mi auguro le farà valere presso le Società.

Nè è mio compito poi parlarvi dei reclami pel modo come il personale delle ferrovie è retribuito dalle Società. Ma anche questa è questione da non tralasciarsi di curare dal ministro dei lavori pubblici.

E ritorno di nuovo all'ispettorato.

Questo ispettorato è il perno delle convenzioni; poichè l'ispettorato governativo, come è voluto dalla legge delle convenzioni, ha la più grave responsabilità, quella del sindacato su tutti gl'introiti, sui fondi di previdenza, quali sono quelli della riserva e del patrimonio. In altri termini senza l'ispettorato non è possibile sapere quello che le Società facciano.

Per parte mia, credo che l'unica questione grave dell'esercizio, e dell'esecuzione delle convenzioni sia appunto questo sindacato, senza il quale sarebbe dannoso aver fatto quella legge; anzi bisognerebbe annientarla intieramente. Quindi io credo che l'ispettorato governativo debba, non solo sussistere, ma ancora ampliarsi se vuole conseguire lo scopo. Come diceva, esso è il perno della esecuzione delle convenzioni, ed è quello che ha ancora in mano i freni contro le Società, e che può proporre i mezzi, i temperamenti necessari per indurlo all'esatta esecuzione dei contratti e dei capitoli. Ma corrisponde allo scopo l'ispettorato attuale? Io ne dubito: non per la egregia persona, che è a capo di esso, ma per la condizione delle cose. L'onorevole ministro sa che una parte del personale, che apparteneva alla direzione generale od al commissariato, anzi la parte migliore come fece osservare l'onorevole Giolitti, se n'è andata, ha preso la via delle Società; ed ora si ha, si può dire, un personale nuovo per tale delicato e grave ufficio. Ora, senza un personale del tutto versato nella materia gravissima affidata all'ispettorato, può egli sorvegliare e controllare tutto? Io veramente di questo dubito molto.

Ma vi è un'altra ragione, per la quale, credo che l'ispettorato non possa funzionare bene, ed è questa, che l'ispettorato, come è organizzato, ha troppe cose da fare.

Esso non solo ha lo esercizio, ma ha anche le costruzioni. Ora io credo che questi siano due servizi che debbano essere fra loro separati.

Può star bene che il ministro abbia nelle sue mani tanto la sorveglianza dell'esercizio quanto il com-

pito delle costruzioni ferroviarie, ed è naturale che egli possa e debba badare ad entrambi i due servizi per dare ad essi un indirizzo unico e quale si vuole da una buona amministrazione. Ma lo ispettorato, se badasse all'esercizio, non può badare con uguale efficacia alle costruzioni, essendo questi due servizi non solamente di natura distinti, ma nel tempo stesso così estesi che io mi permetto dubitare, che l'ispettorato potrà riuscire a compier bene tutte le sue attribuzioni, se i due servizi continuano a rimanere uniti; esercizio cioè e costruzioni.

Ed ora eccomi alle costruzioni ferroviarie, le quali io considererò da tre punti di vista diversi, dal punto di vista degli studii, dei lavori e da quello della spesa e dei mezzi come farvi fronte. Su questo tema si versa maggiormente l'attenzione della Camera, ed io pure su questo m'intratterò più specialmente.

Dalle risposte fatte alla Commissione del bilancio dall'onorevole ministro dei lavori pubblici si rileva che egli ha affidata una gran parte di questi studii alle Società, e basta leggere gli allegati relativi per vedere quali sono le linee affidate a tale studio. Credo inoltre che anche altri studii egli intenda di affidare alle stesse.

Ma gli studii oltre che una questione tecnica presentano anche una questione finanziaria. Difatti in un prospetto inviato dal Ministero alla Commissione si trova che i chilometri studiati, ma non in corso di costruzione, sono 1124, quelli in corso di studio sono 1778, che formano la somma di chilometri 2902. Il prezzo approssimativo di quelli studiati ma non in costruzione è di milioni 520, non studiati milioni 730, che formano lire 1,250,000,000 (pagina 74 e 75 della relazione dell'onorevole Romanin-Jacur).

Io ignoro se il ministro abbia fatto dei contratti preventivi per il prezzo di questi studii; comprendo che le Società hanno diritto di studiare, perchè quando le Società vogliono assumere la costruzione delle ferrovie è cosa naturale che le debbano studiare, è un diritto che esse hanno o farebbero male i loro interessi a non studiarle; però sono esse che dovrebbero sopportarne la spesa, non essendo il ministro secondo me che deve invitarle a fare degli studii, ma esse a chiederglieli, perchè le Società hanno e debbono avere interesse a costruire, poichè nelle costruzioni trovano il loro tornaconto, e lo trovano anche dopo costruite nell'esercizio; onde dovrebbero fare gli studii per proprio conto. Tutt'al più ne terrebbero conto nel prezzo per la costruzione.

Ma, come io diceva, il ministro ha creduto di

affidare alle Società lo studio, e sapete, signori, quanto chiedono o chiederanno le Società per questi studii? Noi non lo sappiamo, non ci sono dati da poterlo dedurre, però da qualche documento venuto in mano alla Commissione io ho trovato che chiedono per studii, direzione e sorveglianza il dieci per cento, come si rileva dal parere del Consiglio di Stato per i due tronchi della ferrovia Lecco-Como.

Ora in verità questa somma del dieci per cento per studii mi sembra grave, e tanto è vero che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato l'hanno ridotta per questi due tronchi al cinque per cento.

Infatti in una delle risposte del ministro si legge che riguardo ai due tronchi dati a rimborsi di spesa (che sono i due sopradetti) la Società chiedeva il 10 per cento ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici lo ridusse al 5 per cento, che il Consiglio di Stato trovò anche *eccessivo, ma in ogni caso non scarso* detto compenso.

Aggiungo qualche cosa di più. Si legge nello stesso parere del Consiglio di Stato che il compenso per gli studii, direzione ed assistenza si trovava tanto più eccessivo, se si pone mente che nella convenzione con la Società meridionale del 1874 presentata dall'onorevole Spaventa il prezzo per studii, direzione ed assistenza era stato fissato al 4 per cento, e nelle convenzioni presentate dall'onorevole Depretis nel 1877 al 7 per cento.

Vedete quindi come la dimanda del 10 per cento sia un prezzo esagerato, e sebbene io spero che esso si limiti a questi soli due tronchi, fino a prova contraria debbo ritenere che su per giù questo stesso prezzo sia chiesto in media anche per gli studii delle altre linee.

Quello però che più mi fa meraviglia è che il 10 per cento richiesto riguarda studii già fatti; per cui quelli che farebbe o ha fatti la Società sarebbero una revisione e non altro, essendo gli studii dei due tronchi dati a rimborso di spese, già stati studiati ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mi sembra quindi veramente grave il chiedere il 10 per cento per una revisione di studii.

Ma anche in media il 5 per cento per nuovi studii su quelli già fatti o in corso per parte del Genio civile di 2900 chilometri di ferrovia e per una spesa di 1250 milioni, costituirebbe già una somma di circa 63 milioni di lire; ciò che è cosa grave. Con tale somma si farebbe invece una piccola rete ferroviaria perchè con 63 milioni, calcolando anche lire 200,000 a chilometro si avrebbero 315 chilometri di strade ferrate.

Dico questo perchè l'onorevole mio amico Genala voglia prendere in considerazione la gravità della spesa per questi studi affidati e da affidarsi alle Società; studi che non sappiamo a quanto possano ammontare, perchè egli non ce lo ha detto, nè potremo saperlo, se non lo dice.

Vero è che nella stessa risposta alla Commissione egli dice:

“ Le Società eseguono gli studi e completano i progetti per conto del Governo, e verranno compensate mediante il rimborso delle spese utili effettivamente sostenute e debitamente giustificate. ”

Son queste parole troppo generiche che credo non affidano neppure l'onorevole ministro, ed il rimborso è di difficile accertamento; tanto più che abbiamo l'esempio che pei due tronchi sopradetti si è domandato il 10 per cento.

Onde mi preoccupò di quanto ho trovato esposto nel detto parere del Consiglio di Stato, e ne induco delle conseguenze che potrebbero esser gravissime.

Ed ora passo alle spese per le costruzioni.

Si è detto, e tutti quelli che le abbiamo votate lo abbiamo ritenuto, che le Convenzioni avrebbero accelerate le costruzioni.

Ieri l'onorevole La Porta citava per altre questioni la relazione sulle Convenzioni; mi permetto anch'io di attingere alla stessa fonte. Come diceva l'onorevole ministro in quella sua relazione?

“ Ad una condizione di cose tanto anormale era indispensabile per il Governo studiare il mezzo d'affrettare ed assicurare la costruzione delle linee, aumentando la somma da spendersi annualmente col creare titoli dello Stato, ammortizzandoli in 90 anni e riservandosi di affidare alle Società che dovranno esercitare le linee, la costruzione di queste per conto dello Stato. ”

Ed aggiungeva ancora:

“ L'aver io aumentato la somma da spendersi ogni anno, senza perturbare l'ordine stabilito dalla precedente legge permetterà di porre a termine le linee già iniziate, e completare tutta la rete in un tempo notevolmente minore, da quello fissato dalla legge precedente con molto vantaggio del paese, e non lieve utile dello Stato. ”

Come vede l'onorevole ministro, ho voluto ricordare queste parole della relazione, perchè si osservi che le Convenzioni erano destinate anche ad accelerare le costruzioni. Ed io fui uno di quelli che in questa Camera sostennero, che le

Società possono costruire più presto, e con maggiore economia. Noi l'abbiamo visto per alcune linee nelle Meridionali, quando quest'anno costruito più celere di quel che poteva costruire lo Stato. Ciò credo non è messo in dubbio da nessuno.

Però mettiamo bene in sodo questo: che mentre le società possono costruire più celere e facilmente di quel che possa costruire lo Stato, certa cosa è che noi non debbasi fare delle costruzioni un monopolio per le società.

Io ritengo, (e non posso ammettere diversamente), che l'onorevole ministro non abbia pregiudicato la questione. Credo quindi ch'egli abbia le mani libere di affidare tanto alle Società quanto direttamente ad altri appaltatori la costruzione delle ferrovie. Però non nascondo il timore che fino ad un certo punto l'onorevole ministro abbia potuto crearsi dei legami, da cui difficilmente possa sciogliersi, appunto per gli studi affidati alle Società che pare siano a carico dello Stato. Ma come diceva, amo ritenere che il ministro non abbia pregiudicato la questione.

L'onorevole ministro non ha creduto d'inviare alla Commissione del bilancio i pareri del Consiglio di Stato e le proposte fatte dalle Società.

Io comprendo le riserve del ministro dei lavori pubblici, poichè in verità egli dice: quando vi sono trattative non posso pubblicarle, perchè se le pubblico, le trattative non vanno più, ed è nell'interesse della buona riuscita di un affare di tener segrete le trattative. Ma però, onorevole ministro dei lavori pubblici, *est modus in rebus*: voi avete risposto recisamente di non volerle manifestare. Anzitutto non sono forse conosciute? Non ha visto l'onorevole ministro che molte di queste proposte o trattative vanno su per i giornali senza sapere se siano esatte o no? Non avrebbe fatto meglio l'onorevole ministro a dirne qualche cosa come desideravano lo stesso onorevole Vigoni, lo stesso onorevole La Porta? Per molti il segreto non è più tale, poichè qualche cosa traspira e si rende nota fosse anche col semplice passaggio delle carte da un ufficio ad un altro.

Non sarebbe stato meglio che l'onorevole ministro avesse detto qualche cosa alla Commissione del bilancio, anche per togliere quel certo ambiente di diffidenza che si è sparsa circa queste offerte e proposte che hanno fatto le Società? Tanto più inquantochè io leggo, a pagine 30 e 35 delle risposte del Ministero, alcune parole che potrebbero essere gravissime per la finanza dello Stato. Ecco cosa dice l'onorevole ministro:

“ Pendono bensì delle trattative per contratti a rimborso di spesa o a prezzo fatto; ma l'onorevole Commissione generale del bilancio apprezzerà la riserva che deve imporsi il Governo in materia contrattuale, fintanto che le trattative durano. ”

E poi aggiunge queste altre che a me sembrano gravi.

“ D'altronde presentando, come l'onorevole Commissione chiede, un semplice elenco, in cui all'importo preveduto nei progetti governativi si contrapponesse il prezzo chiesto dalle Società per eseguire le strade a prezzo fatto, l'onorevole Commissione del bilancio dal confronto di codeste cifre potrebbe essere tratta a giudicare erroneamente, stantechè i progetti che hanno servito di base alle domande della Società sono in parte diversi dai progetti del Governo, e nel contratto a prezzo entrano obblighi e oneri non compresi in quello a misura. ”

Ma questi progetti e studi io debbo ritenere, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici che li ha approvati, non li abbia approvati leggermente ed alla rinfusa, ma seriamente e pensatamente.

Dunque, quando si dice che i progetti che hanno servito di base alle domande delle Società sono in parte diversi dai progetti del Governo, che cosa significa? Potrebbe significare che le domande debbono essere eccezionali e molto rilevanti.

Quando si dice che nel contratto a prezzo entrano obblighi e oneri non compresi in quello a misura, significa che le pretese delle Società possono essere molto esagerate. Queste parole hanno creato in me il timore che probabilmente non sono esagerate quelle notizie che corrono di pretese esorbitanti di prezzo da parte delle Società sotto forma di nuovi oneri e nuovi obblighi.

L'onorevole ministro certamente non vuole il monopolio, ed io lo credo. Ma senza la pubblicità non vi è concorrenza. Senza pubblicità il monopolio viene indirettamente. Io non dico che voi dobbiate comunicare le trattative in tutto e per tutto nei loro dettagli, nei loro particolari — nulla di ciò: ma tra il *minimum* ed il *maximum* vi è qualche cosa d'intermedio. Tacendo tutto la concorrenza non vi è, e sotto un altro punto di vista viene, come vi dicevo, quel tale monopolio, che certamente il ministro dei lavori pubblici non vuole, nè deve volere.

Io desidero ancora che l'onorevole ministro guardi anche questo: le Società accettano volen-

tieri quello che dicesi la polpa e lasciano l'osso; quindi faranno di tutto per avere la costruzione di quelle linee dove c'è molto da guadagnare, lasciando le altre nelle quali il guadagno può essere poco; e si badi pure che le Società tendono a largheggiare nelle opere di costruzione per guadagnare sulle spese di esercizio come si rileva dallo stesso parere del Consiglio di Stato sui due tronchi dati a rimborso di spesa.

Del resto, onorevole ministro, sono scorsi venti mesi senza alcun contratto a prezzo fatto e non ne avete presentati che solamente due a rimborso di spesa. Ora io domando perchè si sono lasciati passare venti mesi senza alcun contratto a prezzo fatto? Noi non siamo in grado di sapere quale sia la causa di questo ritardo. È forse il Consiglio di Stato la causa di ciò?

Ma perchè allora non mandare alla Commissione del bilancio i pareri del Consiglio di Stato, che essa vi aveva domandato, donde avremmo potuto apprendere le ragioni addotte in quei pareri, e se l'onorevole ministro dovesse accettare, o non accettare le osservazioni fatte da quell'illustre ed autorevole Consesso? In altri termini: avremmo osservata la portata dell'articolo 11 della legge sulle Convenzioni, che richiede il parere favorevole del Consiglio di Stato, per un contratto a prezzo fatto. Anzi tanto più egli doveva venire ad illuminare la Commissione del bilancio e la Camera per vedere se e quanto l'articolo 11 fosse di ostacolo alle costruzioni, se e quanto potesse essere modificato o diversamente interpretato. Altrimenti si può supporre o che il ministro voglia far pressione sul Consiglio di Stato, per averlo favorevole; oppure che non vuol costruire, e che quindi si contenta di far restare insoluti i pareri del Consiglio di Stato.

Tutto ciò era una ragione di più perchè il ministro comunicasse alla Commissione del bilancio i pareri del Consiglio di Stato; e così si sarebbe saputo qualche cosa sui contratti a prezzo fatto che il ministro intendeva fare.

Intanto sono passati 20 mesi, ed all'infuori dei due appalti sopradetti non abbiamo avuti altri appalti a rimborso di spese, non uno a prezzo fatto, non un appalto dato ad appaltatori privati al di fuori delle Società.

Ma l'onorevole ministro dirà: ma badate che vi sono i 47 milioni di costruzioni che io ho appaltati in questi 20 mesi. Veramente io credo che non dirà questo; è troppa poca cosa.

I 47 milioni si riducono, come disse l'onorevole Giolitti, a 24 milioni di lavori.

Il resto non sono che spese fatte per provviste e per materiale necessari per armare una strada, ma non riguarda appalti propri di opere e lavori di costruzione.

E aggiungo un'altra cosa. Questi 47 milioni, in 20 mesi di tempo, riguardano 36 linee o tronchi di linee, e 113 appalti, tra quali molti di poche decine di mila lire.

Ora credete proprio che questi 47 milioni siano una gran cosa?

Possono dirsi una gran cosa, quando per le Convenzioni fu detto che esse erano destinate ad accrescere i lavori? Tanto è vero che i 60 milioni all'anno stabiliti dalla legge del 1879 si portarono a 90, anzi, comprendendo anche la rete sicula, fino a 102.

Io non ho bisogno di riportarmi alla relazione sulle Convenzioni di cui testè vi ho letto qualche periodo, dove è detto che le Convenzioni dovevano accelerare appunto questi lavori. E ora invece di acceleramento, in 20 mesi di tempo non abbiamo avuto che 24 milioni di lavori.

La Commissione del bilancio sin dal 1885-86 si preoccupò delle costruzioni, e ne fece apposto quesito al ministro; e ieri l'onorevole La Porta lesse la risposta che l'onorevole ministro diede a quella Commissione, cioè che l'applicazione della legge sulle Convenzioni non doveva in alcun modo ritardare le costruzioni in corso e l'appalto delle linee per le quali i progetti erano o potevano essere allestiti.

Invece abbiamo visto che appalti non vi sono stati, nè per parte delle Società, nè per parte di appaltatori privati.

Se l'onorevolissimo presidente lo permette mi riposerei un istante.

Presidente. Si riposi pure, onorevole Lacava.

(La seduta, sospesa alle 3,40, è ripresa alle 3,45).

Presidente. L'onorevole Lacava ha facoltà di continuare il suo discorso.

Lacava. Avendo parlato degli studi e dei lavori per le costruzioni, mi resta a parlare della parte terza, cioè: della spesa e del modo di farvi fronte.

E qui richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro delle finanze; poichè la questione delle spese ferroviarie è questione, più che del ministro dei lavori pubblici, del ministro delle finanze.

La legge del 1879 prevedeva una spesa di un miliardo e 268 milioni; i nuovi studi portano una spesa approssimativa di un altro miliardo e 65 milioni, come sta scritto nella relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, a pagina 74; oltre dei

mille chilometri che nella legge delle convenzioni sono previsti per 90 milioni; e si badi che di quei tali mille chilometri ne sono dimandati per 6588 chilometri. Anche io rinnovo anzitutto l'osservazione che fu fatta dall'onorevole Giolitti, e replicata dall'onorevole La Porta, i quali dissero di voler sapere, ed io mi associo a loro, in base a quali studi si prevede la spesa sopradetta, cioè, se in base agli studi fatti dall'amministrazione, od agli studi che sono stati fatti dalle Società.

Come provvedere a queste spese?

Ecco la grave domanda che io faccio a me stesso, e faccio agli onorevoli ministri.

Il ministro Genala fu chiamato in seno della Commissione generale del bilancio, e nelle sue risposte, come risultano a pagina 37 delle risposte date alla Commissione, richiesto come si potesse provvedere a queste spese, disse " che il Governo presenterà al Parlamento le sue proposte per ottenere i mezzi, che sono necessari per le costruzioni delle strade ferrate, autorizzate con le varie leggi, pubblicate fino ad oggi. "

Ecco una risposta secca, e, per quanto secca, altrettanto chiara, data dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; cioè che si proporranno dei mezzi al Parlamento.

L'onorevole ministro delle finanze nella sua esposizione finanziaria accennò a questa questione, ma anche egli non la risolvette punto, poichè parlò di vari modi per trovare i mezzi con cui far fronte a queste spese, ma si cuoprì di riserve; e queste riserve l'onorevole ministro delle finanze portò anche nella discussione, che si tenne nella Sotto-commissione del bilancio del Tesoro. Mi pare però che oramai sia tempo che si sappia quali sono questi mezzi, con i quali provvedere a queste spese, anche perchè io dico a me stesso: noi usciamo da poco tempo dalla legge delle Convenzioni, e nella discussione di quella si trattò del modo, per far fronte alle spese, e si finì per accettare la proposta ministeriale della emissione delle obbligazioni ferroviarie.

Ora io non so quali siano le ragioni, per cui l'onorevole ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici vogliano recedere da quel provvedimento stabilito dalla legge, legge dello Stato, la quale dice i modi, con cui far fronte a queste spese.

Desidererei quindi mi si dicesse se e per qual ragione questo mutamento avviene, perchè non vorrei che le Società avessero messo in mezzo il loro zampino per non far emettere coteste obbligazioni.

Io non lo so, ma ne dubito.

Quando veggo che una legge si fa, e poi si cerca di non mutarla in una parte sostanziale di-

cendo che si proporranno dei provvedimenti al Parlamento, desidero sapere perchè questo si faccia.

E lo desidero sapere anche per un'altra ragione, perchè non vorrei che avvenisse, per queste ferrovie, che ancora si debbono fare, o che si stanno costruendo, ciò che è avvenuto per le costruzioni finora fatte.

Apro una piccola parentesi per accennare di volo a quel tale progetto che pende dinanzi alla Commissione generale del bilancio, e che tra breve verrà innanzi alla Camera, quello dei 90 milioni.

Io non intendo ora occupare la Camera di questa questione, ma mi permetto soltanto di osservare che questo progetto dei 90 milioni, non sarà l'ultimo che vi viene dinanzi; io temo che poi vengano altre diecine di milioni per resto di opere, di liti e di transazioni che ancora pendono. E non ho bisogno di affermare questa cosa di mia autorità, ma l'affermo coll'autorità dell'onorevole ministro delle finanze, perchè non ho da citarvi che qualche brano della sua relazione di questo progetto dei 90 milioni.

Egli parlando della linea Eboli-Potenza-Metaponto dice:

« A tal somma sono da aggiungere i compensi già concordati o pei quali sono in corso trattative di amichevoli componimenti a transazione di questioni insorte sulla interpretazione dei contratti; per aumentato prezzo del ferro di armamento; o che sono dovuti per sentenze di tribunali e che si presumono fra convenuti o da convenirsi in lire 8,562,879 06. » Così si parla di resti di somma della linea litoranea del Jonio; così della linea da Caldare-Campofranco, e da Caldare a Girgenti. Io non voglio tediare la Camera col leggere le parole relative della relazione, quindi non vi parlo delle altre somme dovute o presunte per la linea Catania-Licata e di Vallelunga ed altre per le quali il ministro ad ogni spesa che egli registra, soggiunge sempre una riserva. Per esempio, parlando della perdita nell'esercizio governativo degli opifici metallurgici di Pietrarsa e dei Granili dice: « La liquidazione, che non è però interamente compiuta, dà una perdita di circa lire 3,500,000. » E così via via, tanto è vero che il ministro nel fare il riepilogo delle spese vi chiede due milioni, come *somma a calcolo* di spese impreviste che possono essere ancora liquidate.

Ora purtroppo questa somma a calcolo, indica che possono venire in seguito altri milioni. E, siccome ho visto che quei tali milioni, che riguardavano le spese riscosse e non versate per

l'amministrazione governativa dell'Alta Italia comparirono prima in 18 milioni, poi passarono a 55, e poi ad ancora di più, non vorrei che questo sistema continuasse ancora a vivere per le future costruzioni, come avviene ora pei 90 milioni, e come si verrà a chiederne altri secondo le riserve stesse dell'onorevole ministro.

E dico questo anche perchè è necessario di mettere un riparo al sistema di non avvertire la Camera in tempo delle spese che si fanno, che certo non è questo il modo migliore di amministrare la pecunia pubblica. Quello che è fatto, è fatto; ma non si segua lo stesso sistema per le nuove linee da eseguire. E su ciò io richiamo l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro delle finanze.

E, giacchè ho in mano il suo disegno di legge, non posso fare a meno di notare anche alla Camera un altro fatto, che ha la sua gravità. A pagina 14 della relazione su questo disegno di legge dei 90 milioni, si trovano degli statini per le scorte dell'Alta Italia e delle Romane. Ed è rimarchevole che, nell'anno in cui si discutevano le convenzioni, le scorte aumentarono di molto di fronte a quello che erano prima.

Diffatti dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885, da lire 22,500,000, salirono a lire 30,464,000 quelle per l'Alta Italia, e da lire 8,400,000, passarono ad 11,157,000 (dico cifre tonde) quelle per le Romane.

Voi comprendete che queste spese furono fatte proprio durante la discussione delle convenzioni.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma no.

Lacava. Dico durante quell'anno. Dunque io diceva che non vorrei che questo sistema continuasse.

Di più, nella discussione della seduta di ieri fu avvertita la contraddizione di alcuni allegati alla relazione dell'onorevole La Porta, e di quelli allegati a questo disegno di legge. Io spero, e ritengo anzi, che l'onorevole ministro delle finanze, rispondendo ai quesiti fattigli dalla Sotto-commissione che esamina il disegno di legge, voglia dilucidarli. E se non vi sono contraddizioni certamente regna molta confusione, e difficoltà che ognuno trova nel leggere quei tali allegati. E qui permettete che io vi dica come l'altro giorno ricordai nella Commissione del bilancio, quanto un giorno mi diceva l'onorevole Bonghi sulla lettura dei libri: Quando leggo una volta un libro e non riesco a comprenderlo, dico che sono io che non comprendo. Se leggendolo una seconda volta non arrivo ancora a comprendere, comincia in me il dubbio se è la mente mia che non comprende o se è il libro che non si lascia comprendere.

Quando però lo leggo per la terza volta e non lo comprendo, finisco per dire che è il libro che non è intelligibile.

Io, onorevole ministro, ho letto non tre, ma più volte quegli allegati e non sono riuscito a metterli di accordo. Ma forte è stata la mia meraviglia quando non io solo, perchè poteva essere la mia mente incapace di decifrarli, ma nella Commissione del bilancio, avendo io riferito l'aneddoto dell'onorevole Bonghi, molti dei miei colleghi mi dissero che essi pure si trovavano nello stesso caso mio.

Dunque io diceva: quali provvedimenti manifesterete voi alla Camera?

È tempo che noi lo sappiamo e quindi su ciò io faccio formale invito agli onorevoli ministri, poichè non tocca a me indicare quei provvedimenti. Certo non sarebbe savio provvedimento la sospensione dei lavori; ed io son lieto che tutti gli oratori che mi hanno preceduto, a cominciare dall'onorevole Giolitti, siano stati concordi nel non pensare nemmeno ad una sospensione dei lavori ferroviarii già decretati con legge dal Parlamento. Nè credo che vi possa esser ministro al mondo che possa chiedere a questa Camera una misura simile; come credo pure che sarebbe provvedimento cattivo lo allungare il tempo per le costruzioni di queste ferrovie, anche perchè così non fareste che accrescere sempre più le spese; nei lavori, specie se fatti a spizzico, non si ha altro risultato che quello di duplicare la spesa. Viceversa quando si fanno i lavori in un tempo più breve, cioè seriamente, allora voi risparmiate molte spese non solamente di costruzione, ma più ancora di manutenzione delle opere incominciate e non finite.

Ora io mi permetto, giacchè sono in questo tema di lavori, mi permetto di fare due raccomandazioni: una che gli studi, prima di intraprendere le costruzioni, siano fatti con ogni esattezza, poichè noi assistiamo a questa scena che si fanno degli studi, poi vengono le varianti, poi vengono i lavori suppletivi, e chi paga è sempre lo Stato per le spese suppletive. Gli studi fatti bene sono un mezzo di economia per la spesa di costruzione da una parte, e dall'altra un sicuro mezzo per accelerare le costruzioni.

Quindi raccomandando all'onorevole ministro dei lavori pubblici che gli studi siano fatti con tutta precisione.

La seconda raccomandazione che voglio fare è di un'importanza maggiore, ed è l'economia nelle costruzioni delle ferrovie, tema molto dibattuto, tema ieri accennato dall'onorevole Vigoni,

ma sul quale egli non si fermò come avrei desiderato, perchè probabilmente incontrandomi con lui avrebbe tolto a me l'occasione di parlare. Intendo di parlarvi delle ferrovie economiche anche perchè la tendenza delle Società è di lussureggiare nelle opere di costruzioni, come si rileva anche dal parere del Consiglio di Stato sopra citato.

È bene che io faccia osservare quali sono le economie che io intendo si possano fare sotto le parole di ferrovie economiche, perchè non vorrei essere franteso.

In Italia si son fatti molti studi sulle ferrovie economiche, e mi ricordo che uno dei predecessori dell'onorevole Genala, l'onorevole Devincenzi, mandò l'ispettore Biglia in varie parti di Europa per studiarle; ricordo che anche l'ingegnere Moreno fu mandato all'estero da parte della Società delle Meridionali, e poi potrei dire che noi abbiamo una vera collezione di libri che esaminano le ferrovie economiche; di più l'onorevole Baccarini, dopo la legge del 1879, creò due Commissioni con incarico di studiare il modo di poter economizzare sulle costruzioni delle ferrovie; ma senza citare nè autorità di persone nè quella di ex-ministri, io non ho altro che a ricordare l'articolo 16 della legge del 1879, che dice:

“ Per le ferrovie contemplate nella presente legge, che non possano far parte di una linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più economici di costruzione e di esercizio. ”

“ Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale potranno a giudizio del Governo essere costrutte a binario ridotto. ”

Io mi fermerò a questa disposizione.

Non si tratta dunque, come diceva, di portare economie sulle grandi linee, sulle linee intensive, sulle linee di grandi comunicazioni. Queste, si sa, debbono essere fatte con sistemi ordinari e con tutte quelle opere che sono necessarie per i grandi commerci e per i treni che debbono percorrerle più volte di giorno o di notte. Su queste non si può economizzare, ed io non intendo parlare di esse, come non intendo parlare di quelle ferrovie complementari, che per la legge del 1879, appartengono o fanno parte delle grandi linee.

Io intendo parlare solamente delle ferrovie di diramazione secondarie e locali. Ora quali sono le economie che si possono fare sulla costruzione di tali ferrovie?

Ve ne sono di due generi: economie nello stesso sistema ordinario, economie col sistema del binario ridotto.

In quanto a queste ultime le economie sono troppo evidenti; ma esse non potrebbero essere fatte che quelle sole linee locali o di diramazione

interamente locale, che non debbano essere destinate a grandi traffici.

Ma si possono fare delle economie sulle ferrovie a scartamento ordinario, non facendo lusso di opere d'arte. Noi, per esempio, siamo in ciò veri discendenti dei Romani perchè sentiamo bisogno di fare delle opere classiche anche sulle ferrovie.

Ora una delle cose a cui dovrebbero badare tanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici come quello delle finanze è appunto quella di appor- tare una severa cura per l'economia nella costruzione delle ferrovie secondarie anche a sistema ordinario, poichè si sa che si può economizzare sulle opere delle stazioni, ed altre opere d'arte, economizzare nel peso delle rotaie, economizzare nel materiale mobile più leggiero, accrescendo il peso morto, e così di altri mezzi economici noti ai tecnici.

Con ciò non intendo che in ogni ferrovia secondaria o locale si debbano applicare tutt' i mezzi economici.

In alcune si potrà per 10 in altre per 5 in altre per 1, ma perchè questo si faccia, è duopo che anche nelle linee secondarie sia impiantato un sistema non come quello delle linee ordinarie, e non solo nelle opere, ma anche nel personale.

Io non ho bisogno di dire alla Camera, perchè troppo mi dilungherei, che in molte parti di Europa nella Svezia, nella Norvegia, in Spagna ed anche nel paese di Galles abbiamo delle ferrovie a scartamento ridotto, che funzionano benissimo.

Le abbiamo anche presso di noi.

Io intendo di fare queste raccomandazioni, sicuro che vorrà tenerne conto tanto il ministro dei lavori pubblici che quello delle finanze.

Detto questo sulle costruzioni, sono al termine del mio discorso.

Vi farò quindi un'ultima considerazione.

Noi non abbiamo soltanto ferrovie da costruire. Vi sono parecchie altre leggi di opere pubbliche, le quali hanno dei fondi stabiliti, ma insufficienti.

Intendo parlare della legge del 1881 sulle strade, sulle acque, sui porti, sulle bonifiche.

L'onorevole ministro delle finanze nella sua esposizione finanziaria parmi creda che alla fine del 1890 91, noi dovremmo esser liberati da coteste altre spese, cioè di quelle che si dicono propriamente opere pubbliche, cioè acque, strade, bonifiche e porti.

Io credo invece che non arriveremo al 90-91 per chiedere nuovi fondi per la costruzione di

quelle opere decretate nella legge del 1881. L'onorevole mio amico Romanin Jacur, nella sua elaborata relazione, osserva giustamente che quelle spese che debbono farsi non sono nuove, ma una conseguenza di leggi già votate. Egli accenna nelle pagine 11 e 12 della sua relazione a bisogni di nuove spese per opere pubbliche idrauliche nel Veneto; di nuove spese per opere idrauliche nel bacino del Po; vi parla delle bonifiche appena iniziate e di strade per le quali opere bisogna ancora centinaia di milioni. E così dei porti. Basti il dire che le maggiori spese del porto di Genova, oltre di quelle previste, si elevano sulle previsioni per oltre 32 milioni.

Dunque diceva, coi mezzi votati nella legge del 1881 voi non avrete punto provveduto alle opere in essa contemplate.

Quindi invece di pensare che possa venire al bilancio una diminuzione di spesa dal 1889 al 1891, bisogna ritenere che si avrà una spesa maggiore. Ed anche a queste opere bisognerà pensare poichè non tutti i lavori pubblici si concentrano.

Comprendo come queste siano la *magna pars* delle opere pubbliche che ora richiamano l'attenzione di tutta la Camera, ma io ho voluto accennare anche alle altre opere che aspettano di essere eseguite o completate, perchè create e stabilite per legge.

Ed il Parlamento essendosi impossessato di questa questione, mi sembra che non sia più solo responsabile il Ministero, ma che tale responsabilità spetta anche al Parlamento, se egli la lascia irrisolta, tanto più che la questione dei lavori pubblici è il primo coefficiente della ricchezza nazionale e del bilancio d'entrata, alle quali tanto deve tenere il ministro delle finanze.

Credo dunque che una volta venuta dinnanzi a voi la questione ferroviaria e la questione dei lavori pubblici, voi dobbiate chiedere quali sono i mezzi per potervi far fronte, quale la spesa annua, ed in quali opere versata.

E terminerò con quella frase nota in questa Camera, cioè che noi, Parlamento e Governo, bisogna che alla soluzione del grave problema pensiamo due volte, come suol dirsi, poichè le istituzioni tanto sono apprezzate dalle popolazioni per quanto più riguardano il loro interesse morale e materiale (*Benissimo!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barazzuoli.

Barazzuoli. Signori, incomincio dal chiedere perdono alla Camera e all'onorevole presidente se, iscritto in favore, mancai ieri l'altro all'appello. Ero uscito perchè vedendo renunzianti i

mioi colleghi d'iscrizione credei, e mi fu fatto supporre, che la battaglia sarebbe incominciata e finita con le poche fucilate a polvere dell'onorevole Saporito. Ma quando sentii che l'onorevole Giolitti tirava a palla, ripresi il mio posto acciò non si dicesse che gli amici del Governo disertano nell'ora della battaglia.

I nostri egregi colleghi, i dissidenti della maggioranza, dichiarano, com'è loro costume, di attaccare apertamente il Ministero. Ed io li lodo della loro franchezza, come li prego a lodar me se con altrettanta franchezza dico che oggi io difenderò apertamente i ministri.

Io non sono, signori, l'uomo dei *se*, dei *ma* e dei dubbi.

Se l'indirizzo di un ministro e di un Ministero mi piace nel suo insieme,

Non ego paucis offendar maculis.

Se non mi piace, della fiducia non ne do, nè molta, nè punta.

Qui si discute di buona o mala applicazione delle convenzioni ferroviarie, delle quali *pars non ultima fuit*. Io mi sento oggi libero su questo terreno, quanto mi sentivo legato, finchè pendevano le convenzioni dinanzi alla Camera, all'onorevole ministro dei lavori pubblici per l'antica medesimezza di opinioni e di convinzioni sopra la soluzione del problema dell'esercizio ferroviario. Anzi, tanto mi sento libero che credo di avere più di qualcun altro, se l'accusa della mala applicazione delle convenzioni fosse vera, titolo a dire al mio amico Genala: Varo, che cosa hai fatto delle nostre legioni?

Ho detto che avrei difeso i ministri, perchè in verità non è un solo ministro che è attaccato; anzi direi quasi che la beneficiata finora è stata tutta per l'onorevole Magliani.

Io non la pretendo a finanziere, e non voglio giudicare la politica finanziaria dell'onorevole Magliani, della quale è stato parlato in questa discussione tanto che l'onorevole La Porta potè quasi dire non a torto: *non erat hic locus*; io esamino soltanto che cosa ha fatto nella politica finanziaria ferroviaria l'onorevole Magliani. Per vero dire a me sembra che quello che egli ha fatto sia molto semplice: abbiamo costruito delle strade ferrate che sono costate più di quello che si era preveduto; si sono fatti lavori il cui costo eccedeva gli stanziamenti; quindi c'è un disavanzo, e il ministro delle finanze ci propone di pagarlo.

Ecco, o signori, quello che ha fatto l'onorevole Magliani. E difatti allorquando fu votato

l'*omnibus* ferroviario del 1879, egli consentì lo stanziamento di 60 milioni all'anno per spese di costruzioni. Finito appena un anno, lo stanziamento apparve minore di quello che si spendeva, ed egli mise subito sull'avviso la Camera, proponendo nel 1881 qualche espediente, buono o cattivo che fosse, ma che fu votato. Questo espediente non parve sufficiente, e nel 1882 il ministro delle finanze mise di nuovo sull'avviso la Camera che si spendeva più di quello che si era stanziato e propose, approvante la Camera, un altro espediente, il quale nemmeno parve bastare al bisogno. Vennero le convenzioni, e poichè gli espedienti non bastavano, si propose l'aumento dello stanziamento a 102 milioni.

Ora io domando se è corretta o no la condotta del ministro delle finanze. Ha egli taciuto forse? (Poichè alla sua politica si fa rimprovero di reticenze, di avvolgimenti, di silenzi). Ci mise sull'avviso nel 1881, ci mise sull'avviso nel 1882, ci mise sull'avviso nel 1885: quindi io gli do l'assoluzione. (*Si ride*).

Ma all'onorevole Magliani più che all'onorevole Genala si è chiesto conto delle previsioni che egli insieme col suo collega ha fatto di spese ulteriori, e maggiori di quel miliardo e 26 milioni, che ci era stato fatto sperare nel 1879 poter essere bastanti a costruire le strade deliberate coll'*omnibus* ferroviario.

Si è domandato, inoltre, all'onorevole ministro, da quali criteri si sia mosso per dare al paese questa paurosa novella: che cioè le strade non costeranno già 1200 milioni, ma 2026 milioni circa.

Io ho sott'occhi la relazione del nostro egregio collega Romanin-Jacur; a pagina 74, troverete indicati i criterii secondo i quali il Governo prevede questa maggiore spesa. Non potevano essere che criterii di probabilità, che presunzioni, che previsioni fatte per analogia in base a condizioni consimili.

Si è ingannato il ministro? Lo vedremo, a suo tempo; ma egli ha fatto il suo dovere, ponendoci in sull'avviso: se colpa poteva esservi, sarebbe stata nel silenzio.

Si dice: se queste previsioni sono eccessive, voi avete messo in allarme il paese. Oibò! Io mi sovengo che, quando Quintino Sella venne alla Camera, ad annunciarci che il paese era sull'orlo del fallimento, gli furono fatti qui gli stessi rimproveri, ma il paese non si spaventò, si rassegnò ai sacrifici e la finanza nostra fu salva.

Il ministro ha ecceduto nelle previsioni della spesa? Tanto meglio: non andremo incontro a disinganni. Sono esse al di sotto del vero? Egli

non può fare il profeta ed avrà fatto egualmente il suo dovere, togliendoci dalle illusioni.

Una cosa bensì dall'onorevole ministro delle finanze la Camera ha diritto di attendere: od è che egli, con la maggior sollecitudine, d'accordo col suo egregio collega, il ministro dei lavori pubblici, ci presenti i provvedimenti necessari per eseguire, una buona volta, quanto più sollecitamente sia possibile, queste strade ferrate, la cui costruzione sta, giustamente, tanto a cuore al Parlamento e all'intero paese.

Passo ora a dire qualche parola, rispetto all'onorevole Genala.

Si è domandato a lui conto del come sono attuate le convenzioni, sia rispetto all'esercizio delle ferrovie esistenti, sia rispetto alla costruzione di quelle che si aspettano.

Rispetto all'esercizio, io comprendo che, volendo censurare, criticare, sofisticare in materia così varia, così vasta, così complessa, ed in ispecie nei primordii dell'esercizio delle Società concessionarie, materia a critica c'è, come ci sarà sempre, e ci sarà anche allorché le strade ferrate andranno nel migliore dei modi possibili.

L'onorevole Giolitti fu discreto quando, parlando dell'esercizio delle ferrovie, stimò al disotto dell'argomento, che trattiamo, l'entrare in minutaglie, ritenendo, e giustamente, che dovesse bene usarsi, se qualche inconveniente ancora vi fosse, indulgenza a Società le quali hanno assunto l'esercizio d'una rete di strade ferrate così importante, e l'hanno assunto da così poco tempo. Però se egli, l'egregio Giolitti, si crede obbligato ad una giusta indulgenza verso le Società di strade ferrate, perchè non si crede obbligato ad altrettanta indulgenza verso il Governo? Non se se lo censurò, o se espresse desiderii rispetto a quello che si chiama il controllo, e che io chiamo il riscontro delle rendite delle strade ferrate: mi parve bensì che si lagnasse che finora questo controllo non era stato fatto in modo rassicurante.

Io credevo che questo lamento non sarebbe stato ripetuto, imperocchè il quesito fu fatto all'onorevole ministro dalla Commissione del bilancio e l'onorevole ministro rispose che non solamente si era vigilata l'entrata e l'uscita delle Società quanto e meglio si poteva, finora, ma che all'effetto di meglio assicurare una costante ed efficace sorveglianza, aveva già costituito un apposito ufficio presso le rispettive direzioni delle Società concessionarie.

Queste dichiarazioni soddisfecero la Giunta del bilancio, e parevami avessero dovuto soddisfare anche l'onorevole Giolitti.

Il mio egregio amico, l'onorevole La Porta, la cui parola doveva essere naturalmente autorevole in questa questione, pel posto eminente che occupava nella Commissione delle convenzioni ferroviarie, espresse ieri, non so, se dubbi, o timori o giudizi non interamente nè in ogni parte favorevoli al modo, con cui si esercitano le strade ferrate.

Io credo che taluni dei suoi appunti sieno giusti, ma vorrei che ognuno di noi, in ispecie per ciò che concerne i rapporti tra Governo e Società ferroviarie, tenesse ben conto del *fin dove* può arrivare l'ingerenza ed il sindacato del Governo, e del come, al di là, l'opera della Società deve essere autonoma, indipendente ed esente da ogni sindacato del Governo, e del Parlamento.

L'onorevole La Porta avrebbe desiderato che le direzioni di esercizio, stabilite in più parti di Italia a termini delle convenzioni, fossero state organate in modo, a parer suo, più corrispondente al loro ufficio, più atto al buon andamento dei servizi ferroviari.

Ecco; le Società, istituendo le direzioni si sono uniformate ai patti, e agli obblighi imposti loro dalle convenzioni che non stabilivano peraltro la forma e il modo d'essere di quelli uffici; ogni Società ad esse ha dato quell'organamento, che corrispondeva meglio, a parer suo, ai propri bisogni, alle proprie condizioni, e alle esigenze del servizio della rete. E con ciò le Società hanno fatto ciò che dovevano, nè possiamo chieder loro più di quello che avevano obbligo di darci.

Saremo inoltre, noi, che andremo ad indagare se queste direzioni sono montate con maggiore o minore semplicità, noi che, non possiamo portar loro se non l'esemplare di certe amministrazioni dello Stato?

Del resto se le direzioni d'esercizio come sono ordinate non corrispondono interamente al loro obbietto, non è già impedito nè al Governo di sollecitare, nè alle Società di correggerne i difetti, e di renderle più adatte al fine della loro istituzione.

Non c'è da sentirsi dire: *medice cura te ipsum?*

L'onorevole La Porta esprimeva il desiderio, ed io sono d'accordo con lui, che le tariffe fossero migliorate, perfezionate, semplicizzate. Egli che ne fece soggetto di studio accurato, non deve dimenticare, poichè ha certamente tenuto dietro allo svolgimento di quanto si è fatto finora, che delle centinaia di voci sono state già alleggerite e modificate; sa che molti temperamenti si sono adottati in fatto di tariffe a beneficio delle diverse industrie nazionali e locali; sa che altri se

ne stanno preparando: pazientiamo quindi, pazientiamo un po', ed aspettiamo gl' insegnamenti dell' esperienza e del tempo. Noi appunto nominammo una Commissione apposita per tener dietro all' azione delle tariffe ed ai bisogni corrispondenti del commercio; aspettiamo quindi che questa Commissione abbia tempo d'osservare, e di proporre.

L'onorevole La Porta esprimeva inoltre il desiderio che il materiale mobile delle strade ferrate fosse più corrispondente ai bisogni del comune ed alle condizioni del paese. La verità è questa: che materiale sufficiente non c'era e quel che non c'è, non si crea da un momento all'altro.

Noi sappiamo poi che le Società in quanto mancava loro il materiale mobile, da un lato ne hanno presa a nolo da Società straniere una quantità considerevole, e dall'altro applicando lealmente le Convenzioni hanno dato fino alla concorrenza di 24 a 25 milioni commissioni alle nostre fabbriche per la costruzione di materiale mobile di cui vediamo già molti esemplari in esercizio. Che si vuole di più?

Dei piccoli appunti fatti dall'onorevole Lacava, per esempio, su qualche ritardo di treno, non credo di dovermi occupare.

Certamente se i non grossi inconvenienti lamentati si rinnovano, e assumeranno proporzioni gravi, il ministro userà il suo diritto, come adempirà il dover suo di provvedere anche con le sanzioni penali, di cui le Convenzioni lo hanno armato. E in più casi ha certo egli usate del suo diritto, come dichiarò alla Commissione del bilancio, e ha chiesto più volte l'applicazione delle multe, che i tribunali in taluni casi hanno inflitte ed in altri non hanno trovato giusto d'ammettere.

Io voglio invece richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una cosa che a me pare di molta gravità, la questione del personale, la quale non sarà mai trattata con mano sufficientemente guantata.

Io non mi farò giammai organo di lamenti inopportuni od ingiusti, sapendo che dei lamenti del numeroso personale ferroviario parte hanno avuto per movente la paura dell'ignoto, parte i sobillamenti di chi poteva avere interesse a gettare l'agitazione in mezzo a tante migliaia di cittadini. E molto meno vorrei io che si rallentasse la disciplina, per la quale soltanto, se tenuta in giusta misura, possono tenersi ordinate corporazioni numerose.

Ma la verità si è che non ci è mai fumo senza fuoco; e se il malcontento persevera, qualche ragione vi deve essere.

So che dalle Società sono stati presi lodevoli provvedimenti; so che è stato migliorato in quanto agli stipendi il personale; so che il malumore è stato non poco attenuato; ma so ancora che c'è pur sempre qualche cosa da fare. E bramerei che l'onorevole ministro si interessasse di una questione che può divenir grave.

Una delle Società concessionarie ha ordinato che molti capi stazione delle antiche ferrovie romane sieno retroceduti al grado inferiore, perdendo così un filo d'argento al berretto, (che come simbolo è qualche cosa, come lo è la bandiera) e l'indennità di alloggio di capo stazione, e rimanendo danneggiati riguardo alle future promozioni.

Ora io, che ebbi l'incarico di occuparmi specialmente del personale come uno dei relatori delle convenzioni, mi sovveggo bene che allorquando parlammo dei diritti del personale di fronte alle Società, e degli obblighi delle Società di fronte al personale, stabilimmo, modificando i patti primitivi, e non ponemmo mai in dubbio che due cose erano intangibili, il grado e lo stipendio; e qui il grado sarebbe danneggiato.

Non aggiungo altro, e prego l'onorevole ministro di rammentarsi di questo affare, sicuro che la Società comprenderà la giustizia e la convenienza di non aggiungere una cagione di scontento alle altre in tanta parte prudentemente rimossa.

Dirò pure due parole, se la Camera me lo consente, riguardo all'ispettorato. Convengo col l'onorevole Lacava che l'ispettorato ha d'uopo di essere ampliato. Forse non si è da lui, o da altri osservato abbastanza che se oggi l'ispettorato appare sproporzionato al bisogno, si è anco perchè una buona parte del suo personale non è ancora al suo posto, essendo tuttora impegnato nelle costruzioni o nella valutazione del materiale mobile, di maniera che, allorquando queste funzioni transitorie saranno compiute, potremo giudicar meglio del personale dell'ispettorato di fronte alla gravità ed alla vastità degli incarichi che ha. Credo del resto io pure che esso sia destinato a maggiori proporzioni, poichè la vigilanza deve stare in ragione dell'importanza della cosa vigilata. Cresceranno le strade ferrate, cresceranno le complicatezze del servizio e dovrà naturalmente crescere il numero di coloro che debbono invigilare sul buon andamento di tutti i varii servizi ferroviarii nell'interesse e dello Stato e delle Società.

Due parole altresì intorno alle costruzioni, l'ar-

gomento che qui affanna, e suscita tanti timori, desiderii, speranze, commenti.

Sono stati fatti al Governo rimproveri di diversa natura; c'è chi lo ha censurato di aver violato le convenzioni facendo; c'è chi lo ha censurato di averle violate non facendo.

E per verità, se una censura potesse essere mossa, sarebbe la seconda, poichè fino ad ora il Governo non ha fatto costruzioni secondo le convenzioni ferroviarie. Non le ha fatte, sì perchè mancavano i mezzi, sì perchè si facevano fino a questi ultimi mesi gli studi di revisione dei progetti i quali non davano sufficienti garanzie di matura compilazione, sì perchè, ultimati questi studi, gli Uffici che debbono dare il loro parere sulle proposte di contratto, non lo hanno tutti ancor dato.

E qui prima si presenta una domanda fatta dagli oppositori.

Il Ministero ha fatto bene o ha fatto male commettendo alle Società ferroviarie la revisione dei progetti di strade ferrate già esistenti? Ne fu biasimato altamente dall'onorevole mio amico personale Saporito; ma egli dimenticò che l'opera del ministro era pienamente conforme alle convenzioni ed agli intendimenti della Giunta che ebbe a riferire su di esse, non che della Camera che ebbe ad approvarle.

Osserverò ancora che questo argomento nella relazione della Giunta fu trattato ampiamente, e vi si riconobbe non solamente il diritto ma la convenienza nel ministro dei lavori pubblici di servirsi delle Società concessionarie per gli studi e per la compilazione dei progetti, salva, e riservata al Governo, del resto, la libertà della scelta nello affidare le costruzioni.

E poichè parlo di questo, mi permetta l'onorevole Lacava una breve osservazione.

Egli si è impaurito delle spese che potrebbero esser rese necessarie dall'aver affidato alle Società questi studi, perchè in uno o due casi è stato chiesto dalle Società il pagamento di una somma esorbitante. Ma se l'onorevole Lacava, che è così diligente, avesse letto la risposta che il ministro ha dato alla Commissione del bilancio sul quesito 14 avrebbe veduto che lo Stato si è abbastanza cautelato in proposito. Il ministro disse che fu consegnato già alle Società una parte del personale straordinario addetto alle costruzioni; e che le Società eseguiscono gli studi e completano i progetti per conto del Governo o verranno compensate mediante il rimborso delle spese utili effettivamente sostenute, e debitamente giustificate.

Di maniera che, se occorrerà pagare alle Società gli studi, quando non sia loro affidata l'esecuzione dei progetti a prezzo fatto, esse saranno pagate per quello che loro è effettivamente dovuto e non altrimenti, nè di più.

Ha fatto dunque bene il ministro ad affidare alle Società gli studi? Io credo di sì.

Non so se sieno tutti esatti i dati di fatto ricordati dall'onorevole Saporito; ma la verità è, per quanto è a mia conoscenza, che se per talune linee questi studi hanno portato ad un prezzo maggiore di quello previsto in taluni progetti sottoposti a revisione, in altri casi questo eccesso non c'è stato, ed anzi in qualche caso le previsioni dei revisori sono state anco inferiori a quelle degli autori del progetto primitivo.

E, poichè certi fatti accennati genericamente possono dar luogo a sinistre impressioni, e a sospetti ingiusti, l'onorevole Saporito avrebbe dovuto tener conto delle ragioni per le quali possono essere state maggiori le valutazioni della spesa fatte nelle revisioni di quelle fatte nei progetti che si rivedevano.

Si doveva esaminare infatti se fossero state fatte varianti, se fossero state nella revisione riempite lacune. Allora soltanto avremmo avuto elementi per giudicare se le seconde stime fossero state fatte o no, come si è troppo preccocemente affermato, *ad usum delphini*.

Del resto io credo che fosse necessario l'affidare alle Società questi studi. Noi abbiamo avuto delle esperienze dolorose; abbiamo veduto pur troppo che si è messo mano troppe volte ad opere nonchè studiate nemmeno abbozzate. Ed ecco perchè ci siamo trovati a vedere costare sessanta quello che si era previsto venti.

Io citerò un solo esempio: quello della ferrovia dei Giovi.

Allorquando ad un ingegnere della Mediterra-nea fu affidata la direzione di quella ferrovia, egli trovò che le previsioni erano in 29 milioni: i suoi studi lo portarono a vedere ben presto che quelle previsioni erano errate, e che sarebbero occorsi almeno 60 milioni; e vedete che non si era ingannato. Ora il Governo non doveva dopo certi esempi assicurarsi (ed ha fatto bene a ricordare questi fatti l'onorevole Lacava) se i progetti erano studiati?

Io non temo punto le stime delle Società; imperocchè anche questo argomento fu soggetto di studi e di esame per la Giunta delle Convenzioni, la quale si propose l'obbietto del pericolo di affidare gli studi e le stime a chi poi doveva eseguire l'opera, e studiò le guarentigie occorrenti.

Nè le guarentigie mancano, perchè fatti questi studi dalle Società il Governo non solamente ha il diritto, ma il dovere di farli rivedere. Ed egli ha perciò il Consiglio dei lavori pubblici, ed il Consiglio di Stato che le leggi gl'impongono di consultare; e dopo i loro pareri c'è il giudizio del ministro, che prima di proferirlo ha il dovere di illuminarsi maggiormente, se lo crede opportuno, con ordinar visite sui luoghi, nuovi riscontri, ecc.

Quindi io non mi spavento punto che queste Società compiano esse gli studi: anzi è desiderabile che sia così, perchè se debbono esercitare queste strade, voi comprendete bene, signori, l'utilità dell'averle studiate esse, le quali hanno interesse e a studiarle bene, e a costruirle meglio, sì perchè, in tal modo, di più facile manutenzione, sì perchè, se male studiate, del danno che ne venisse non potrebbero pretendere di farne sopportare il peso al Governo committente.

Se il Governo ha fatto benissimo ad affidare gli studi dei nuovi progetti alle Società concessionarie, il giorno in cui questi venissero tradotti in contratti, e si dovesse deliberare l'appalto delle costruzioni, si dovrebbe seguire l'opinione dell'onorevole Giolitti, il quale timoroso del monopolio delle Società, e del darsi a loro mani e piedi legati, ritiene che per lo spirito delle convenzioni esse non debbano considerarsi se non come un semplice elemento di concorrenza alla pari dello Stato costruttore, e di altro qualsiasi concorrente agli appalti? Mi scusi l'onorevole Giolitti, ma in modo diverso, molto diverso io intendo le convenzioni, e credo d'esser nel vero più di lui. Secondo lui le Società devono esser considerate come un altro qualunque concorrente, e invece secondo le convenzioni la regola è che le costruzioni si diano alle Società, e l'eccezione che si diano ad appaltatori privati, o che le assuma lo Stato, salva sempre la libertà del Governo, e il diritto in esso di operare, secondo le circostanze, in un modo, anzichè in un altro.

Tale questione delle costruzioni fu soggetto di studio ampio ed accurato e delle discussioni più larghe e più calde in questa Camera; ebbene quale fu il concetto che prevalse? Quello che convenisse meglio allo Stato che le costruzioni fossero date per regola generale alle Società concessionarie. Furono dalla Giunta fatti tutti i confronti possibili fra i vari sistemi, ma il migliore parve a noi, e pare ancora, che si adoperassero il più largamente possibile nelle costruzioni le Società concessionarie, ed io ne dissi nella relazione le ragioni, che la Camera approvò pienamente. Ciò non vuol

dire creare un monopolio, nè dare gl'interessi dello Stato mani e piedi legati alle Società. Quando questo facesse un ministro, lo si potrebbe richiamare sempre alla sincera applicazione delle convenzioni, perchè queste, pur volendo favorite le Società, circondano altresì il Governo delle necessarie cautele.

Ed io sarei pienamente d'accordo coll'onorevole Giolitti, se venisse mai la proposta di affidare in blocco alle Società tutte le costruzioni, perchè in questo modo noi verremmo davvero a render servo lo Stato delle Società concessionarie.

Io mi sovveggo che nella relazione noi esprimemmo chiaramente questo concetto. « Massima poi delle guarentigie, si dica in contrario ciò che si vuole, essere sempre quella che il Governo ha il diritto, *linea per linea*, di darne, o no la costruzione alle Società concessionarie. »

Ora, il dar la concessione *linea per linea* che altro significa se non mantenere continuamente la libertà nel Governo di dare e non dare, e la necessità nelle Società di non demeritarne la fiducia, volendo altre concessioni?

Ecco perchè con queste cautele, che pienamente guarentiscono lo Stato di fronte alle Società, non posso consentire con l'onorevole Giolitti il quale vorrebbe ricostituito il corpo degli ingegneri ferroviari del Governo. In questo io dissento, lo ripeto, pienamente da lui. Anzitutto non so se il Governo abbia avuto mai un corpo vero e proprio d'ingegneri ferroviari. Noi lo cercammo insieme, allorquando esaminammo le Convenzioni. Trovammo qualche ingegnere, ma un corpo d'ingegneri ferroviari, che potesse servire a numerose costruzioni non lo trovammo. E ciò dichiarammo espressamente nella relazione, nè alcuno ci contraddisse, come tutti rimasero persuasi della convenienza di non assoldare per costruzioni eventuali un corpo di ingegneri del quale non avremmo saputo che farci a costruzioni ultimate, come pur troppo ci avvenne pel corpo degl'impiegati del macinato.

Del resto io credo che il personale dell'ispettorato ferroviario, gradatamente e secondo i futuri bisogni ampliato sarà più che sufficiente, non solo per la sorveglianza dell'esercizio, e delle costruzioni ferroviarie, ma anche per qualche costruzione che al Governo piacesse di eseguire direttamente.

Dopo di ciò io non discorrerò di una censura fatta dall'onorevole Giolitti e che a prima vista parve la più poderosa di tutte, e che, invece dopo maturo esame, fu quella che ha lasciato minor traccia di sè; la censura cioè, che egli faceva al

Governo, o meglio al ministro dei lavori pubblici, per non aver comunicato alla Commissione del bilancio i pareri del Consiglio di Stato, e i prezzi dei progetti primitivi e dei progetti riveduti, il che equivale dire, le minute dei contratti.

Ho detto che questa censura la quale a prima vista parve fare maggiore effetto, in realtà ne ha fatto meno perchè ognuno sente dentro di sè che nei panni dell'onorevole ministro avrebbe fatto altrettanto. Percertoso egli potrà dare alla Camera spiegazioni per sodisfare illegittimo desiderio di sapere se i progetti riveduti sieno o no studiamente esagerati nei prezzi, io ne sarò lieto; ma non credo che noi abbiamo veramente diritto di esigere in pendenza di trattative comunicazione di pareri del Consiglio di Stato, e di quant'altro a queste trattative si riferisca. I poteri del Parlamento furono determinati in proposito dal Parlamento stesso nella legge delle convenzioni all'articolo 9:

“ Dal Ministero dei lavori pubblici sarà nel novembre di ogni anno presentata al Parlamento una relazione sui contratti che furono stipulati con le società per le costruzioni ferroviarie, durante l'esercizio finanziario compiuto il 30 giugno dell'anno medesimo. Alla relazione saranno uniti i pareri emessi dal Consiglio di Stato. »

Quindi il ministro trova nella legge stessa delle convenzioni la giustificazione del suo rifiuto di comunicare i richiesti documenti alla Giunta del bilancio che del resto non insistette.

Se egli, lo ripeto, ci darà questi schiarimenti, ne sarò lieto; ma egli deve restare sempre il solo giudice della convenienza di darli, della misura in cui darli e del punto a cui giungere.

Io dico che egli ne è il solo giudice, poichè credo che il fondamento degli Stati che si reggono a libertà, sia il reciproco rispetto dei Poteri istituiti, sia l'osservanza delle attribuzioni e delle prerogative di ciascuno di essi. Il potere esecutivo faccia la sua parte, noi facciamo la nostra, e dobbiamo fare esclusivamente la nostra; perchè usurpando l'altrui, scemeremmo quella responsabilità, che è la base del regime costituzionale e parlamentare.

Signori, io sono al termine del mio disadorno discorso. Ho espresso nettamente e francamente, come è mio costume, il mio pensiero. Ma non posso finire senza raccomandare anco una volta al ministro delle finanze e al ministro dei lavori pubblici la sollecita presentazione di provvedimenti, mercè i quali venga dato maggiore impulso alle costruzioni rimaste, per una infinità di circostanze, alquanto rallentate.

So bene che noi non dobbiamo correre a rompicollo, ma qualunque sacrificio occorra, deve essere fatto per un fine così alto e così intrinsecato colla civiltà e coll'utilità sociale. Una volta si diceva che la civiltà dei popoli si misurava dal sapone che essi consumavano. Io non credo che questa sentenza sia vera, perchè io mi sento civile anco senza bisogno d'adoperar mai sapone. (*Oh! oh! — Si ride*). La verità è bensì, che oggi la civiltà di un popolo si misura dalle ferrovie che possiede. Fui quindi fra quelli che chiesero nella Giunta delle convenzioni i mille chilometri dell'articolo 20, e li chiesi pur sapendo che ad essi avrebbero a tempo e luogo dovuto tenerne dietro altri. E ritengo d'aver fatto bene, perchè certe spese, sapute fare, sono feconde, e la civiltà non si arresta, come credo s'ingannerebbe colui il quale ritenesse che una legge o un uomo politico possano presumere di dire in questa materia l'ultima parola (*Bene! Bravo!*).

Presidente. È presente l'onorevole Gabelli Federico?

(*Non è presente*).

Allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Gli oratori che mi hanno preceduto finora, hanno tutti votato per le Convenzioni; io mi trovo in una condizione, credo, più felice: poichè sono stato uno degli avversari più decisi delle Convenzioni medesime.

Essi hanno posto davanti alla Camera un'alta questione: quella della responsabilità, per la politica ferroviaria. Hanno fatto bene? Hanno fatto male? Io credo che abbiano fatto bene: poichè, se vi è questione della quale debba, oggi, occuparsi la Camera, è appunto questa.

Ma la condizione in cui si trovavano gli egregi oratori che mi hanno preceduto, non permetteva ad essi di porre davanti alla Camera la questione della responsabilità, nella sua integrità. Con discorsi elaboratissimi, degni del loro ingegno e dei loro studi, gli uni hanno creduto di ravvisare il principale responsabile nel ministro delle finanze, quasi lasciando nella penombra l'onorevole ministro dei lavori pubblici; qualche altro, per contrario, ha creduto di considerare responsabile, in primo luogo, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, mettendo in seconda linea l'onorevole ministro delle finanze.

Ora, mi si permetta una dichiarazione franca, secondo il mio costume.

Io non ammetto gli attacchi parziali nei Par-

lamenti, specialmente nelle questioni cui non si può negare un carattere politico. Per questo sistema, prevalente nella Camera da qualche tempo a questa parte, noi abbiamo veduto scomporsi a brano a brano il famoso programma di Stradella, pur rimanendo sempre al suo posto l'uomo che l'aveva proclamato ai quattro venti; gli uomini sono stati demoliti, ma il sistema venne mantenuto. Ora, siamo noi qui per demolire gli uomini, o per demolire i sistemi? A me poco importa che cada o rimanga un ministro quando il sistema rimane lo stesso.

Quindi non posso seguire gli egregi precorriti sul terreno nel quale essi si sono posti. Per me le principali leggi ferroviarie sono state leggi eminentemente politiche. Chi può negare a quella del 1879 il carattere politico? Non certamente l'onorevole presidente del Consiglio, nè la Camera e molto meno quelli i quali facevano parte della passata Legislatura.

Tutti sappiamo come fu votata quella legge; tutti sappiamo le famose sorprese cui essa diede luogo. Ed ora si viene qui a dire che la responsabilità è dell'onorevole Magliani, dell'onorevole Genala, dell'onorevole Baccarini? Secondo me, il ragionare a questo modo non è corretto.

Ma veniamo alle convenzioni. La legge del 27 aprile è una legge tecnica? Mai più; è una legge eminentemente politica.

Se mancassero prove, ve ne sarebbe una, che io attingo nei ricordi di quella memoranda di discussione.

Quando la legge delle convenzioni, per i formidabili attacchi, che ad essa venivano da questo lato della Camera, stava per correre qualche pericolo, noi avevamo il dispiacere di essere informati che l'illustre presidente del Consiglio era indisposto. Ebbene, si dovette farlo intervenire nella discussione, in un momento grave, in un momento, direi quasi, pericoloso per la salute sua, che ci sta tanto a cuore, perchè con la sua autorità si votasse una disposizione, che, diversamente, a mio credere, non sarebbe stata accolta e per la quale la legge sarebbe naufragata. Quella delle convenzioni fu una legge essenzialmente politica. Le convenzioni infatti si riferivano forse soltanto all'esercizio? Niente affatto. Si volle unire alla questione dell'esercizio, che avrebbe dovuto essere presentata isolatamente alla Camera, la questione delle costruzioni. Sistema scorrettissimo, com'io dissi allora, e come ripeterono ieri l'onorevole Sonnino e l'onorevole Giolitti; sistema scorrettissimo, ripeto oggi, poichè per esso la coscienza di molti deputati fu messa tra l'interesse

del corpo elettorale e l'interesse supremo della nazione. Ci volle molto coraggio a votare contro quella disposizione, la quale liberava le provincie dagli oneri ad esse imposti dalla legge del 1879; eppure in questa Camera si trovarono 160 deputati, i quali votarono contro quella facilitazione.

Ma gli altri? Io mi spiego la terribile condizione, in cui essi si trovarono.

Un collega che oggi non è più tra noi, ma che fu uno degli oratori favorevoli alle convenzioni, sapete che cosa mi diceva? Parlate, parlate pure voi contro le convenzioni, ma quando gli elettori vedranno la locomotiva, daranno ragione a me e torto a voi. Egli non è stato profeta perchè gli elettori hanno dato ragione a noi e torto a lui. (*Commenti*).

Dunque nessuno può negare che la legge delle convenzioni sia una legge eminentemente politica. Ora volete addossare la responsabilità delle conseguenze di questa legge all'onorevole Magliani? Ma che cosa c'entra l'onorevole Magliani?

All'onorevole Genala? Egli ha senza dubbio la responsabilità principale dell'esecuzione di questa legge; ma la responsabilità della legge è di altri; egli non ne ha alcuna. Ed il Parlamento stesso c'entra per niente?

Si era detto dagli oratori favorevoli alle convenzioni, che esse avrebbero recato un beneficio alla finanza, un acceleramento nelle costruzioni, un miglioramento nel servizio ferroviario.

Io non so leggere troppo bene nei libri di logigrafia (*Si ride*) che si stampano dal Ministero delle finanze e che si distribuiscono ai deputati sotto il nome di conti consuntivi. Ma pure, che volete? ho fatto uno sforzo per decifrarli e vi ho trovato che effetti buoni per la finanza non ci sono stati; se n'è ricavato assai meno di quello che si diceva. Per tutto il resto poi, l'onorevole Giolitti e l'onorevole Sonnino vi hanno detto quali sieno stati i benefici che dalle convenzioni si sono ricavati.

Acceleramento delle costruzioni! Ve l'hanno detto tutti, e lo stesso Ministero non ha potuto negare che le costruzioni, invece di essere accelerate, sono state rallentate.

Miglioramento del servizio! Le convenzioni dovevano avere per scopo di migliorare questo importantissimo servizio, che è uno dei più potenti fattori della vita economica.

Ora come procede questo servizio? Lo vedremo più tardi.

Dunque del triplice scopo, il finanziario è venuto meno, l'acceleramento delle costruzioni è pure venuto meno. Quanto al miglioramento dei

servizii parlino i telegrammi, che tratto tratto vi fanno sanguinare il cuore, recandoci notizie dei disastri che avvengono sulle nostre linee con una frequenza molto maggiore che per l'addietro.

Ed ora che l'ordine delle mie idee mi ha condotto a parlare del modo in cui procede il servizio ferroviario, dopo che le convenzioni sono state messe in esecuzione, io entro difilato nell'argomento.

Lo Stato aveva nelle convenzioni da un lato un interesse finanziario, quello di procurarsi 250 milioni vendendo il materiale mobile, e dall'altro l'interesse che uomini onesti come quelli che stanno al Governo debbono sentire più di ogni altro, quello del miglioramento del servizio ferroviario. Io non intendo per nulla di menomare la onorabilità di coloro con cui si fecero le convenzioni; ma domando francamente, quale interesse avevano le Società? Quello di far rialzare le proprie azioni e di guadagnare più che fosse possibile. Or bene, hanno esse guadagnato quanto speravano? Io non lo so: so una cosa sola, che da alcuni documenti risulta che le Società vorrebbero guadagnare di più di quello che ora guadagnano.

Per ciò si è sperimentato anche l'aumento delle tariffe, il cui risultato non è quello che molti prevedevano, cioè un vantaggio per le Società, ma è quale ognuno poteva prevedere, cioè una diminuzione di profitto. Le tariffe più elevate hanno incagliato e diminuito il traffico, il commercio di ogni genere, e così dal rialzo di esse non è derivato alcun beneficio nè alle Società nè al paese.

Non alle Società perchè, diminuito il commercio, è diminuito il loro guadagno; non al paese perchè la diminuzione del commercio è un impoverimento della pubblica ricchezza; non alla finanza perchè, diminuiti gli introiti, essa ha perduto la quota che le sarebbe toccata se gli introiti fossero stati maggiori. (*È vero!*)

Or bene, una volta che le Società hanno veduto che non potevano ricavare tutto il guadagno che speravano, hanno cominciato a fare economie e liti. Ed oggi siamo a questo. Si debbono fare lavori che il Governo dice spettare alla Società e la Società si arma dell'allegato B annesso alle convenzioni e sostiene che quei lavori devono essere fatti dal Governo. E mentre tra la Società e l'Ispettorato si discute quale dei due debba fare quel tale o quel tal altro lavoro, o se a quel lavoro sia o no applicabile la tabella B, il lavoro non si fa.

Poichè si è parlato dell'Ispettorato io non voglio entrare nella questione del modo col quale è

stato organizzato, ma credo di poter affermare dinanzi alla Camera che l'Ispettorato non ha nessuna autorità di fronte alle Società, e lo affermo per cognizione di causa; non cito fatti perchè non è mia abitudine di venire ad annoiare la Camera con citazioni inutili, ma posso dirvi che reclami riconosciuti giusti dall'Ispettorato (perchè si erano lesi diritti acquisiti, da persone che non solo hanno servita nobilmente la patria ma che avevano fatto un eccellente servizio nell'amministrazione ferroviaria), questi reclami non hanno potuto trovare giustizia. Ora se l'Ispettorato deve esistere, dove avere autorità, e se non ha autorità è meglio sopprimerlo, sarà una superfetazione ed una spesa di meno.

Io sono lieto che l'onorevole Barazzuoli e l'onorevole La Porta abbiano parlato del personale; e domando all'onorevole ministro se egli abbia o no approvato le norme relative al personale chiamate: ordine generale di servizio. Non so che risponderà l'onorevole ministro; ma intanto ricorderò alla Camera che l'articolo 103 del capitolato delle Convenzioni esplicativo dell'articolo 8 del contratto, impone al Governo il dovere, e dà ad esso facoltà di approvare o no queste norme e questi regolamenti che le Società devono stabilire per il personale da esse assunto. Su questo argomento furono mosse interpellanze alla Camera, una il 5 dicembre ultimo scorso, dall'onorevole Demaria, un'altra il 19 dello stesso mese, se non erro, dall'onorevole Maffi.

L'onorevole ministro rispose allora che egli non aveva ancora avuto conoscenza di questi regolamenti, ma intanto essi sono divenuti esecutivi dal 1º gennaio corrente; così almeno, onorevole ministro, è scritto in essi.

In queste norme e regolamenti si contengono disposizioni che sembrano incredibili nei tempi in cui viviamo.

Permetta la Camera che ne legga qualcuna.

Cominciamo da una la quale tocca noi altri deputati; perchè dacchè c'è Parlamento in Italia, dalle Società industriali i deputati furono sempre riguardati con occhio poco benevolo; ed è difficile che nei vecchi, come noi, certe memorie, anche dopo 24 o 25 anni, possano dileguarsi.

L'articolo suona così:

“ Qualunque agente od impiegato che ricorrerà a raccomandazioni per avanzamenti o traslochi od altro, oltre non conseguire l'intento, si procurerà una nota sfavorevole sul suo conto e sarà passibile di ammonizione e di sospensione. Quando fosse

recidivo, allora, a seconda dei casi, potrà subire la pena del trasloco o della sospensione. »

Come vedete, questa disposizione viola il diritto comune degli impiegati.

Segue quest'altra :

« Senza espressa autorizzazione dell'amministrazione gli agenti non possono prender parte a collaborazione in giornali o periodici di qualunque natura, o farsi corrispondenti dei medesimi, o tanto meno a fornire notizie sull'azienda sociale.

« Chi contravviene sarà passibile di misure disciplinari fino alla destituzione. »

Or bene, che male c'è, che un impiegato ferroviario scriva un articolo in un giornale, quando non violi la legge comune? Non potrà egli trattare una questione tecnica? Ma non è libero cittadino? Dovrei trattenermi intorno a questo; poichè benemeriti cittadini sono stati puniti per essere stati sospettati di aver somministrato alcune notizie a giornali. Essi sono stati degradati. Degradati! Costoro hanno confidato nell'Ispettorato il quale promise che giustizia sarebbe stata fatta; ma la giustizia non è stata fatta!

Di San Donato. Si farà. (*ilarità*).

Lazzaro. In queste norme c'è anche un po' di incompatibilità parlamentare; c'è un po' di tutto. Vi si dice persino che le funzioni di agente ferroviario sono incompatibili con la carica di deputato al Parlamento nazionale. (*ilarità*).

Ma, onorevoli colleghi, insieme a queste che fanno ridere, ci sono altre disposizioni che debbono farvi pensare. Per esempio, all'articolo 9 si proibisce al personale di vincolare, o far sì che sieno vincolate in qualsiasi modo le competenze spettantegli. E fino a qui la cosa può anche passare. Sarà, se si vuole, una disposizione draconiana, ma credo che un'amministrazione abbia diritto di stabilirla. Non credo però che si abbia diritto di dare a una simile misura effetto retroattivo; credo orribile dire a poveri impiegati: se fra sei mesi non avrete pagato i debiti contratti prima di oggi sarete destituiti.

Ci sono tanti poveri disgraziati con 100, con 80, con 60 lire di stipendio, i quali si sono trovati costretti a contrarre qualche debito. E a questi infelici oggi si impone di sodisfare, entro sei mesi, tutte le loro passività, se non vogliono essere destituiti con la perdita di ogni diritto, sia verso l'amministrazione, sia (noti la Camera) verso la Cassa pensioni e soccorsi. (*Sensazione*).

Ab uno, da due, da tre, da quattro disce omnes (ilarità).

Si dice che il servizio va male. Ma io dico che è un vero miracolo se non va malissimo. Imperocchè la Società, oltre ad aver diminuito il numero del personale, ha pur cresciuto l'orario e il loro lavoro. Ad esempio, si sono trasformati i capi stazione in veri impiegati burocratici. L'amministrazione spedisce valanghe di moduli a tutte le stazioni, ed i poveri capi, invece di poter badare se il treno entra o no in stazione e a tutte le operazioni che si riferiscono al movimento e per le quali pesa sopra di loro una enorme responsabilità, debbono perdere tempo a riempire quei moduli che le direzioni moltiplicano all'infinito; per modo che, se non ci si pone rimedio, tutte le stazioni ferroviarie diventeranno tali archivi da superare quelli di un Ministero. La burocrazia invade assolutamente il servizio ferroviario.

Il personale è dunque malcontento; ed ha ragione di esserlo, specialmente il personale dei macchinisti. Molti ricorderanno che, due anni fa, tutti quanti eravamo a Roma abbiamo corso il rischio di rimanervi come a domicilio coatto, perchè si minacciò uno sciopero di macchinisti. Credo che l'onorevole Depretis ne abbia saputo qualche cosa. Quale ne fu la causa? I macchinisti avevano un certo diritto sulle economie del carbone; e questo sistema, mentre non nuoceva all'amministrazione, giovava agli interessi dei macchinisti. Ma il sistema fu tolto con grave malcontento dei macchinisti medesimi che non compiono più bene l'ufficio loro e che, ripeto, minacciarono uno sciopero generale.

Nè migliore è lo stato delle cose quanto al personale viaggiante. Chi non vuol render giustizia al valore, allo zelo del personale viaggiante in tutte le ferrovie d'Italia? Basta aver viaggiato un po' fuori del regno, per capire di quanta lode sia meritevole il nostro personale viaggiante che si espone a rischi terribili, che non cura la sua salute, che assume tanta responsabilità di viaggiatori e di merci!

Ebbene volete sapere come è stato trattato dalle Società? Per citarvi un fatto, vi dirò che ai conduttori e frenatori era corrisposto il cosiddetto chilometraggio, che era come un'aggiunta al suo magro stipendio. Ma le società hanno voluto portare la mano su questa risorsa dei frenatori. E sapete come? Questo chilometraggio aumentava di proporzione ogni giorno fino al trentesimo; in capo a trenta giorni si facevano i conti. Le Società hanno pensato di dividere i trenta giorni in due parti. Il

chilometraggio, invece di aumentare di proporzione ogni giorno fino al trentesimo, aumentasolo fino al quindicesimo nel quale si liquidano i conti. È evidente dunque che il personale viaggiante si è vista notevolmente diminuita questa risorsa. E quando si pensi che questi agenti hanno stipendii di 100 e 80 lire al mese; e che molte altre ragioni hanno, oltre questa, di lagnarsi dell'Amministrazione, apparirà ragionevole il malcontento che serpeggia nelle loro file.

Molto ed altro dovrei dire; ma l'ora è tarda, ed io non voglio abusare della benevola e continua attenzione di cui mi onora la Camera, e concludo. Il Parlamento ha ascoltato le opinioni, tanto di quelli che furono favorevoli, quanto di coloro che sono stati contrari alle Convenzioni. Allo stato cui è giunta la questione, non può ora esimersi dall'emettere un suo giudizio intorno al modo con che il Governo fa eseguire la legge delle Convenzioni.

Per questa legge, oramai, non è più il caso di fare recriminazioni, e non si può più che fermamente volere che il Governo obblighi le Società alla scrupolosa osservanza dei loro doveri.

La Camera assunse una responsabilità nel votare le Convenzioni. Ma una volta votate, la responsabilità dell'esecuzione è tutta del Governo.

Io ho creduto di compiere un sacro dovere nel denunciare alla Camera i dolori di tanti buoni cittadini esposti ai capricci di un'amministrazione la quale non ha che il solo obbiettivo del suo interesse.

Spetta ora al Governo di compiere il suo, tanto per la parte che ha tratto alle costruzioni, quanto per quella che concerne l'andamento di un così importante pubblico servizio, come quello ferroviario. Ed io sarò lieto se un giorno potrò in coscienza dire agli onorevoli ministri: avete compiuto il vostro dovere (*Bene!*).

Giuramento del deputato Falconi.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Falconi, lo invito a prestar giuramento.

(*Legge la formola.*)

Falconi. Giuro.

Continua la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Vacchelli.

Vacchelli. Non è mia intenzione di seguire l'onorevole Lazzaro in quelle questioni di dettaglio

che egli ha creduto di agitare davanti alla Camera relativamente all'esercizio ferroviario.

Mi propongo invece di limitarmi a brevi considerazioni circa il gravissimo tema che forma quasi esclusivamente argomento di questa discussione generale; cioè, la questione delle costruzioni ferroviarie.

A ciò mi sento indotto perchè, membro di quella sotto-Giunta della Commissione generale del bilancio che studia in particolar modo il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, parmi convenevole cosa lo esporre dinanzi a voi le considerazioni che da tali studi mi vengono suggerite.

E prima dirò di alcune quistioni speciali. Ieri ed oggi si è molto parlato della linea Genova-Acqui-Asti; e quasi si accusava il Governo e la Commissione del bilancio di disporre la costruzione di linee non autorizzate dal Parlamento.

Ora a questo riguardo importa anzitutto di constatare, che la costruzione della linea Genova-Acqui-Asti, è oramai un obbligo assoluto per parte dello Stato; obbligo che nasce da tassativa disposizione della legge del 1882, articolo 11, se non erro. In quella legge si è stabilito che la linea doveva essere costruita allorchando si raggiungesse l'una o l'altra delle due condizioni: o che i comuni e corpi morali interessati si manifestassero disposti a fornire il contributo nei sensi e nella misura dell'articolo 4 della legge del 1879, oppure che la linea Genova-Novi raggiungesse un prodotto lordo di 150,000 lire.

Ora, poichè nel 1883 i comuni hanno dichiarato di essere pronti a pagare il contributo da loro richiesto, essendo adempita la condizione prestabilita nella legge, veniva allo Stato l'obbligo di provvedere alla costruzione di quella ferrovia.

Io non convengo interamente nella opinione esposta dal Ministero: che il Governo, accettando la offerta dei comuni, abbia, in certo qual modo, avvantaggiato lo Stato di un contributo che, altrimenti, non avrebbe ottenuto. Non convengo in questa opinione: poichè, a mio avviso, se anche, con una legge speciale, fosse stata disposta la costruzione di quella linea, senza che intervenissero le deliberazioni dei comuni interessati, si sarebbe dovuta classificare in 2ª categoria, e addebitare egualmente ai comuni interessati una parte della spesa col diritto di partecipare agli utili netti ai quali avrebbero poi rinunciato riducendo ad un quarto il contributo dopo la legge del 1885.

Nella legge del 1882 era detto che si sarebbe disposta la costruzione di quella ferrovia con una legge speciale. Ma quale era il senso di questa

disposizione? Non poteva esser quello di deliberare ancora sulla costruzione, o meno, della ferrovia: poichè questa era già stata stabilita dalla legge; ma era quello di disporre soltanto i mezzi con cui procedere alla costruzione della ferrovia. Ora, dopo la legge del 1882, sopravvenne la legge del 1885, nella quale, e precisamente nell'articolo 2, fu tassativamente disposto che una parte del prezzo del materiale mobile si dovesse devolvere alla costruzione delle linee autorizzate con le leggi del 1879 e del 1882; e come linea della legge del 1882, non esisteva che questa sola. Non avrebbe avuto ragione d'essere il richiamo in quell'articolo, della legge del 1882, se questa linea non ne fosse stata lo scopo.

Del resto, quale è il nostro sistema per disporre i mezzi con cui costruire le ferrovie? Non occorre che si faccia una legge speciale, per assegnare un fondo tassativo ad una determinata linea la di cui costruzione sia già stata autorizzata; il fondo viene stabilito con la inserzione di una somma nel relativo capitolo del bilancio.

Ma come facciamo per le linee di 4ª categoria? Di queste non si è mai discusso alla Camera, nel senso di approvare una legge con la quale di una data linea di questa categoria venga autorizzata la costruzione. No; non si fa che inserirle nelle tabelle, che neppure formano parte del bilancio deliberato, ma che sono un allegato illustrativo, un allegato alla relazione con cui il bilancio viene presentato alla Camera, indicando in esse quali sono le linee che verranno costruite con la somma nelle stesse assegnata; anzi per le linee di 4ª categoria, purchè non si ecceda il limite di 1500 chilometri, non è mai da nessuna legge precedente dichiarato quali sieno le linee da costruire mentre per la ferrovia Genova-Acqui-Asti, abbiamo nella legge del 1882 tassativamente indicato che questa linea si deve costruire.

In questo stato di cose, lo scorso anno la Giunta generale del bilancio, avendo fatti molti quesiti al Ministero, il Ministero rispose come tanto per la direttissima Roma-Napoli, come per la Genova-Acqui-Asti, si teneva già autorizzato a provvedere alla loro costruzione dalle precedenti disposizioni di legge; e la Giunta generale del bilancio, nella sua relazione, prese atto di questa dichiarazione del ministro, e nessuno alla Camera ha sollevato, durante la discussione del bilancio, eccezione alcuna sopra di essa. Gli è ben vero che oggi l'onorevole Lacava viene a dire che, col prendere atto di quella dichiarazione, egli intendeva di prendere atto soltanto della prima parte di essa, ma non l'ha detto allora.

Lacava. Domando di parlare per fatto personale.

Vacchelli. Era naturale che gli altri deputati credessero che la Giunta generale del bilancio prendeva atto di tutta la dichiarazione del Ministero; e che la annetteva per intero dal momento che sopra di essa non elevava eccezione alcuna nè sulla prima nè sulla seconda parte.

Nè qui finiscono i precedenti. Poichè l'argomento stesso si è trattato anche davanti all'altro ramo del Parlamento, ed anche là nella relazione dell'Ufficio centrale del Senato si è constatato ed ammesso che si procedesse senz'altro alla costruzione di questa linea. Ora, o signori, quando si tratta di una linea che è già obbligo dello Stato di costruire, a fronte di tutti questi precedenti, io non so davvero come avrebbe potuto la Commissione generale del bilancio quest'anno risolvare la questione e mettere in dubbio ciò che da questi precedenti era già stato affermato. Ed, invero, la Commissione generale del bilancio, sebbene si sia presentato quest'argomento nel suo seno, non ha preso nessuna deliberazione perchè nessuna proposta le è stata fatta.

E con ciò ha mostrato di voler aderire allo stato di cose, che trovava e che confermava con l'allegare alla sua relazione un prospetto, che dimostra le spese da farsi in quest'anno per le varie linee di seconda categoria; nel quale prospetto sono iscritte 500,000 lire, se mal non ricordo la somma assegnata, appunto per la costruzione della ferrovia Genova-Acqui-Asti.

Vengo ad un'altra questione speciale, e poi mi affretterò a discorrere dell'argomento principale.

L'onorevole Saporito accusò il Ministero, riguardo alle ferrovie Sarde, di soverchia precipitazione nella conclusione dei contratti per la loro costruzione; e poichè nessuno degli oratori, che mi hanno preceduto, ha creduto di rilevare questa accusa, a me piace rispondere che la Commissione generale del bilancio non ha mancato di occuparsi e di esaminare anche la convenzione fatta dal Ministero per la costruzione delle ferrovie Sarde complementari, ma esaminandola, ha trovato la cosa così semplice, e giusta, e naturale, che si è limitata a constatare che la legge era stata eseguita.

Invero, non so se di questa accusata precipitazione saranno persuasi gli egregi nostri colleghi della Sardegna, i quali ripetutamente in questa Aula hanno sollecitato il ministro a rompere gli indugi ed a venire a qualche conclusione.

Del resto si tratta forse di una legge deliberata un mese prima, una settimana prima della con-

venzione fatta dal ministro? Ma tutt'altro. Si tratta di una legge che esisteva da un anno; e quest'anno è stato speso nel far redigere progetti di dettaglio, in modo che possiamo sperare che nella costruzione di quelle ferrovie non s'incontreranno nè le difficoltà, nè le questioni, che si ebbero per le costruzioni di altre ferrovie per le quali si sono dovuti fare i contratti, senza avere progetti abbastanza dettagliati.

Nel venire a queste conclusioni il ministro ha anche ottenuto di risparmiare alquanto sopra quel massimo di compenso che la legge gli permetteva di dare per la costruzione ed esercizio di queste ferrovie. La legge consentiva un annualità massima che poteva arrivare a 10,500 lire al chilometro; invece delle 10,500 lire si è dato molto meno e con felice pensiero si è determinata una diversa annualità a seconda che vengono compiute le linee di maggior costo.

E siccome si sa che in principio la Società farà le linee che costano meno, così in principio si è consentita un'annualità minore; invece delle 10,500 lire è di 8450 e poi per una seconda parte di costruzioni quando siano compiute, decorrerà un'annualità di 9450 lire per chilometro, e soltanto quando tutte le ferrovie complementari della Sardegna siano ultimate, soltanto allora si daranno lire 9,950 al chilometro, invece delle 10,500 lire, *maximum* consentito dalla legge. Invero, o signori, questa volta dobbiamo riconoscere che il ministro è riuscito a compiere il suo dovere, raggiungendo interessi ed economie non ispregiabili a vantaggio dell'erario.

Ma, come diceva, voglio affrettarmi ad esaminare la questione generale delle costruzioni.

Taluno degli oratori, che mi hanno preceduto, ha lamentato che la Camera venga ora tardivamente informata del vero stato delle cose. E non mancano, d'altra parte, persone, le quali sono invece di opinione che il Governo doveva ritardare di fare conoscere i più larghi bisogni, che si manifestano finchè non avesse pronte le proposte con cui ripianare la maggiore spesa che le ferrovie richiedono. Se l'onorevole ministro avesse potuto recare dinnanzi a noi il vero stato delle cose anche prima d'oggi, io ne sarei stato certo ben lieto, ma considerando le cose equamente, dobbiamo riconoscere che, per una parte era molto intricata la liquidazione delle maggiori spese afferenti alle ferrovie autorizzate prima della legge del 1879, specialmente perchè questa difficilmente poteva venire in luce finchè durava l'esercizio di Stato e un complesso di contabilità che si prestavano a lasciare nascosta

una parte di queste spese; dall'altra parte, per ciò che concerne la valutazione della spesa effettiva occorrente per tutte le costruzioni ferroviarie, ordinate dalla legge del 1879, è facile persuadersi che il Ministero non avrebbe potuto in tempo più breve presentare alla Camera conclusioni abbastanza sicure.

Invero la preparazione di progetti di dettaglio per ferrovie non è cosa di poco momento nè tale che si possa compiere in breve ora. Occorrono dei rilievi accurati, delle calcolazioni minute e poi dopo questi rilievi e queste calcolazioni sono talvolta necessari dei cambiamenti di tracciato o per ragioni economiche, o per ragioni militari, o per ragioni finanziarie per non andare incontro a spese troppo gravi. Ed in seguito a questi cambiamenti bisogna rifare e parte dei rilievi e parte degli studi e parte delle minute calcolazioni. Non è quindi meraviglia se il Governo appena oggi si trova in grado d'indicare abbastanza approssimativamente il vero costo delle ferrovie. Io non mi soffermo a rispondere a coloro i quali hanno voluto quasi manifestare il dubbio che l'esposizione del maggior costo di queste ferrovie fosse fatta al solo scopo di preparare più facile il passo a qualche convenzione di costruzioni onerose per lo Stato. Signori, i membri della Commissione del bilancio non sono uomini da prestarsi a questo giuoco; e la lealtà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici vi sta garante che a lui sarebbe stato perfino impossibile entrare in questo pensiero. Del resto la Commissione generale del bilancio nella sua relazione ha già manifestate considerazioni tali, la cui conclusione porta a respingere in massima, in via preliminare e pregiudiziale qualunque idea di convenzioni di questa natura. Ed io credo che nemmeno l'onorevole ministro sia in quest'ordine di idee e confido che vorrà dichiararlo apertamente alla Camera. In quanto a quelli i quali avrebbero voluto che si ritardasse a recare davanti alla Camera la notizia del vero stato delle cose, è facile rispondere che se era un dovere pel ministro di esporlo, era anche un dovere della Commissione del bilancio di insistere a che non si indugiassero più oltre a far noto ai rappresentanti della nazione quale era la condizione vera delle cose, e quali i bisogni a cui occorre provvedere.

Le maggiori spese per le ferrovie autorizzate prima della legge del 1879 vengono ora dinanzi a noi nell'ingente somma di 90 milioni, ed io voglio sperare che resteremo in questa cifra, e che non occorrerà domandare nuovi fondi al Parlamento per questo titolo.

È un fatto assai grave e veramente non do-

vova essere possibile, poichè non si può ammettere che il Governo spenda una somma così rilevante sia pure in maggior costo di linee già deliberate senza prima domandare al Parlamento la necessaria facoltà e la regolare iscrizione nei bilanci dello Stato. Mentre constatiamo che questo stato di cose lamentevole è in gran parte dovuto al modo con cui era organizzato da noi l'esercizio di Stato, ed alle disposizioni speciali di legge che le governavano; dobbiamo però anche considerare che in parte questo lamentevole stato di cose deriva da un'altra disposizione di legge che non è stata abolita con la cessazione dell'esercizio di Stato; da quella disposizione di legge, cioè per la quale è permesso al ministro di adoperare senza alcun limite i fondi assegnati per determinate opere ferroviarie a vantaggio od a compimento di altre opere, indipendentemente dal limite originariamente stabilito delle relative spese.

Sopra questo punto io richiamo in ispecial modo l'attenzione tanto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici come dell'onorevole ministro del tesoro; poichè a mio credere, importa di modificare quelle disposizioni di legge, se non vogliamo che si riproduca in seguito qualche cosa di simile al fatto che ora lamentiamo.

Quanto al modo di pagare i 90 milioni il ministro delle finanze ci propone di assegnarne il soddisfacimento sui residui dei precedenti esercizi.

Io debbo dire francamente che non mi pare che codesta proposta del ministro sia consona ad una severa e giusta interpretazione della legge di contabilità; la quale prescrive che qualsiasi spesa deliberata dopo l'assestamento dei bilanci debba avere nella stessa legge le proposte con cui fornire le somme necessarie a pagarla.

Egli è evidente che, trattandosi di stanziamenti fra i residui, trattandosi di esercizi già esauriti, è già stata fatta per quegli esercizi la legge di assestamento; e quindi non ci troviamo proprio nel caso di dover indicare quali sieno i mezzi con cui far fronte al pagamento della spesa.

Coi residui dei consuntivi? Già l'onorevole Giolitti vi ha dimostrato, o dirò meglio ricordato, che dalle cifre apparenti nel conto consuntivo 1885-86, distribuito a tutti i deputati, i residui veri e propri di tutti gli esercizi decorsi, non lasciano che un margine apparente di 24 milioni, che secondo le dichiarazioni dell'onorevole Giolitti si risolverebbe in un debito di 3 milioni, essendovi 27 milioni nei residui, di crediti incerti e di molto dubbia esazione. Ma fossero

anche 24 milioni, come appare contabilmente, dalla chiusa del bilancio del conto consuntivo 1885-86; sopra questi 24 milioni è impossibile disporre il pagamento di 90 milioni per spese ferroviarie.

Dirà l'onorevole ministro delle finanze: Io non intendo caricarle sui residui del bilancio, ma sui residui del conto di tesoreria. Ma esiste sui residui del conto di tesoreria, un fondo disponibile con cui pagare questi 90 milioni? Questa è la domanda che io gli fo. Il conto di tesoreria, da uno dei prospetti dello stesso rendiconto che ho citato, indica che la tesoreria si chiude con un *deficit* di 203 milioni. Ora se si vogliono pagare 90 milioni, il *deficit* diventerà di 293. E cosa evidente!

Ma l'onorevole ministro delle finanze ci dirà: Badate, che il debito della tesoreria era molto più forte prima, io l'ho ridotto. Sono proprio 90 milioni di economie, che ho fatto sul conto della tesoreria, e che attualmente posso disporre a questo fine. Io potrei entrare in alcuni dettagli, e dimostrare come anche questi 90 milioni non restino almeno tutti, ma desidero di passare lestantemente su questa questione.

Se avete pagato dal 1876 al 1886 90 milioni di debiti di tesoreria, questo che cosa vuol dire? Che ci sono 90 milioni di meno di debiti. Ma resterà sempre che ce ne sono ancora per 203 milioni. Ora la legge di contabilità può permettere che si assegni il pagamento di una somma, sia pure sui fondi di tesoreria, quando questi fondi di tesoreria presentano una passività complessiva di 203 milioni? Onorevole ministro, dai banchi dell'Opposizione l'onorevole Giolitti si è dichiarato pronto a votare tal quale quella proposta di legge: dalle file della Maggioranza sorge invece una voce che vi dichiara che non le è possibile di votare quella proposta. Io non voglio ora ritornare sulle raccomandazioni ch'ebbi l'onore di svolgere davanti alla Camera, pregando il ministro a diminuire il debito fluttuante che se momentaneamente per questo anno, intanto che abbiamo giacenti in cassa i cento milioni che già sono vincolati per le opere ferroviarie dell'allegato B, può sostenersi convenientemente, non potrebbe però durare a lungo nella situazione attuale, senza esercitare una forza di assorbimento dei capitali disponibili sul mercato, la quale influisce a far crescere l'interesse del danaro con danno del lavoro nazionale e metterci in una posizione che, nel caso di complicazioni politiche, potrebbe essere gravemente pericolosa. Io insisto in quella mia preghiera riservandomi di ritornare ad esa-

minare la questione più largamente se sarà necessario quando si tratterà la questione finanziaria, e voglio confidare che il ministro delle finanze ci presenterà, almeno per questi 90 milioni, delle proposte, circa i modi di pagarli, che siano meno gravi per il debito fluttuante e più conformi alle disposizioni della legge di contabilità.

Relativamente alle cifre esposte nella relazione della Commissione generale del bilancio, e che essa ha attinte dal Ministero per dimostrare quale è l'approssimativo ammontare del costo che si presume ora per tutte le ferrovie autorizzate dalla legge del 1879 e dalle leggi successive, fu rivolta la domanda: ma sono poi attendibili quelle cifre? Ma credete possibile che il ministro voglia presentare alla Camera delle cifre che non ritenga approssimativamente sicure?

Del resto, una dimostrazione esiste già nella relazione, poichè sono distinte le linee già compiute e pagate con l'indicazione dei chilometri e del costo; sono indicate quelle che sono in corso di costruzione; sono indicate separatamente quelle di cui sono soltanto compiuti gli studi definitivi di dettaglio, e vi sono anche indicate separatamente quelle per le quali si hanno soltanto perizie sopra progetti di massima. Ora, dall'esame di quel prospetto, chiunque abbia qualche pratica di costruzioni e di costo di linee ferroviarie, ben facilmente può persuadersi che le cifre esposte si presentano veramente attendibili e tali che possono lasciar fiducia di avvicinarsi assai alle risultanze che presenteranno i consuntivi.

Qualcuno ha lamentato che vi sia la tendenza a fare delle costruzioni di lusso. Io invero non lo so. Anzi vedo, dalle ferrovie che si vanno facendo, che si fanno delle costruzioni con opere qualche volta grandiose perchè lo richiedono le circostanze particolari dei terreni che si devono attraversare, ma veramente non mi pare che si trascuri la possibile economia.

Si è alluso alla stazione di Trastevere e si è lamentata la spesa considerevole che per essa si dovrà fare. Ma la stazione di Trastevere, secondo le notizie che abbiamo raccolto, corrisponde appena appena alla stretta ed assoluta necessità delle cose; e se questa stazione diventa grandiosa, ciò va oltire che l'importanza economica della terza Roma veramente si afferma; e credo che nemmeno l'egregio amico Saporito, che fu il primo a muovere di queste censure, vorrà lamentarsi se le opererichieste dalla importanza economica, dallo sviluppo del traffico e dal movimento della popolazione chesi addensano nella nostra capitale riescano

tali da emulare i ricordi antichi e da meritare il nome di opere Romane.

Che le ferrovie costerebbero più del previsto lo sapevamo ed ora vediamo che la maggior somma raggiunge il miliardo. Per questo verremo forse noi nella risoluzione di sospendere o dilazionare la costruzione delle ferrovie? A questo partito sono anch'io recisamente contrario. Vi sono contrario perchè, come vedo che dalle ferrovie costrutte si è già ottenuto grandissimo vantaggio, di una più ricca e più copiosa produzione nazionale, così io credo che anche dalle nuove ferrovie noi trarremo consimili benefizi. Vi sono contrario perchè credo che, specialmente dopo l'approvazione della legge sulla perequazione fondaria, bisogna perequare anche le condizioni delle varie regioni d'Italia in fatto di ferrovie. Ricordiamoci che le facili comunicazioni sono quelle che danno valore alle produzioni, e che le produzioni le quali sono condannate a trovarsi in luoghi che difettano di comunicazioni, mentre così grandemente si diffonde la facilità della circolazione nelle altre parti, vengono a subire un gravissimo danno. E tanto più volentieri io sono di questa opinione, perchè io penso che i sacrifici che c'imponiamo per compiere la costruzione delle ferrovie, sono sacrifici i quali giovano a rinforzare lo spirito dell'unità nazionale. E sono tanto più fermo in quest'ordine d'idee, perchè, venuto dal nord, nulla più mi torna caro, quanto l'accelerare le deliberazioni di provvedimenti per quelle opere che devono compiersi nelle parti più lontane d'Italia.

E come si provvederà? Come troveremo i fondi per effettivamente costruire le strade? Dapprima non si erano assegnati in bilancio che 60 milioni all'anno. Venne la legge del 1881, che io combattei, la quale autorizzò il Governo a stabilire nei contratti l'obbligo agli appaltatori di affrettare le costruzioni, ritardando l'esazione del prezzo delle opere.

Io la combattei, perchè la ritenevo grandemente dannosa, sia perchè bisognava che gli appaltatori sul prezzo si rivalessero anche degli interessi corrispondenti al tempo che dovevano aspettare pel pagamento delle opere già eseguite (e quegli interessi senza dubbio li calcolavano, e dovevano necessariamente calcolarli in una misura più forte di quella che non sia l'interesse del debito pubblico dello Stato); sia perchè, era ben persuaso di ciò, che poi si è manifestato, cioè che gli appaltatori avrebbero stipulato i contratti, ma poi dopo, non eseguendosi celereamente i pagamenti, avrebbero trovato facilmente qualche pretesto per indugiare la costruzione delle ferrovie.

Venne, poi, la legge del 1882, con la quale si è stabilito di corrispondere agli appaltatori un interesse sopra i loro crediti, quando lo Stato ritardi i pagamenti; ma anche questa legge, così come è, non può dare che ben scarsi frutti. In vero, perchè quella legge possa riuscire efficace, bisognerebbe rilasciare *pro soluto* nelle mani dell'appaltatore un vero titolo a debito dello Stato; questo titolo dovrebbe essere girabile, e pagabile insieme agli interessi dopo uno, due o tre anni al più.

Se titoli di questa natura si emettessero, come si è fatto in altri Stati, in allora la legge del 1882 potrebbe dare qualche frutto; ma così come esiste ora la legge, la credo insufficiente a fornire i mezzi con cui aiutare efficacemente la costruzione delle ferrovie. Per me, credo che non vi sia che un mezzo solo per riuscire nell'intento: decidersi a portare lo stanziamento a 150 milioni, come si è portato da 60 a 100.

E vorrei che questi 150 milioni fossero annualmente procurati non con le obbligazioni ferroviarie, emesse dalle Società, ma piuttosto (e credo con maggiore convenienza dello Stato) valendoci di quel nuovo titolo 4 e mezzo per cento, pel quale il ministro delle finanze ci ha presentato un disegno di legge. Il ministro delle finanze, nella sua esposizione finanziaria, ha manifestato la speranza che, per sopperire alle spese delle costruzioni ferroviarie, non sia necessario di ricorrere al credito per tutta la somma; ma che dai mezzi ordinari del bilancio qualche notevole somma si possa cavare a questo scopo.

E, se così sarà; se, in seguito alle modificazioni della tariffa doganale; se, in seguito a qualche operazione, di cui si presenti in avvenire la opportunità, sopra il debito pubblico, noi avremo una somma disponibile, saremo ben contenti: e ben volentieri faremo tanti meno debiti, quanta più sarà la somma disponibile sopra i mezzi ordinari dell'anno.

Ma 150 milioni all'anno, per costruzioni ferroviarie, bisogna spenderli, bisogna erogarli assolutamente, se non vogliamo arrestare la costruzione delle ferrovie, venir meno all'adempimento degli obblighi che di fronte al paese, di fronte alle popolazioni noi abbiamo assunti con leggi dello Stato.

Certo portando lo stanziamento per le ferrovie a 150 milioni, noi verremo ad aggravare il bilancio dello Stato degli interessi corrispondenti a questa somma: ma voglio credere che il ministro delle finanze non troverà che il bilancio dello Stato a ciò non possa sopperire, perchè se

egli spera, e confida che il bilancio dello Stato possa sopperire a fornire una parte notevole dei capitali che occorrono alle costruzioni ferroviarie, tanto più facilmente potrà persuadersi che questi mezzi bastano almeno per il pagamento degli interessi.

Si è lamentato che il ministro non abbia dato maggiore spinta alle costruzioni ferroviarie. Ma le cose che abbiamo sentito esporre fin qui, già ci persuadono che veramente il ministro sarebbe stato imprudente se avesse dato alle costruzioni ferroviarie una spinta maggiore di quella che hanno avuto.

In vero, in quest'anno si faranno opere per circa 150 milioni; noi ci troviamo già ad avere un complesso d'opere eseguite che eccede di 100 milioni le somme stanziare in bilancio; quindi in questo stato di cose io non avrei potuto approvare il ministro se si fosse affrettato ciò nondimeno a bandire aste, a precipitare contratti prima di avere studiato i provvedimenti necessari per raccogliere le somme che in queste costruzioni si debbono impiegare.

Veniamo alla questione del come si devono fare i contratti.

I contratti, secondo la legge attuale, si possono fare a prezzo fatto, o a rimborso di spese colle società esercenti le ferrovie, od all'asta pubblica con qualunque appaltatore.

Parlando dei contratti a prezzo fatto desidero aggiungere anch'io qualche parola relativamente ai lamenti che furono fatti per non avere il ministro dei lavori pubblici trasmesso alla prima richiesta della Commissione generale del bilancio, tutti i preliminari dei contratti e tutti i voti del Consiglio di Stato relativi a quelle trattative, che pendono ancora davanti al ministro.

Anzitutto è inesatto che il ministro si sia a ciò assolutamente rifiutato. Poichè avendogli la Giunta generale del bilancio trasmesso una richiesta di questa natura per domanda di uno dei suoi componenti, il ministro ha risposto, riferendosi a ragioni di convenienza, per le quali non credeva opportuno di presentare i contratti.

La Giunta non ha insistito, non fu fatta in proposito nessun'altra proposta in seno alla Giunta, di modo che parve, e si ebbe ragione di credere che la maggioranza almeno fosse acquiescente a queste dichiarazioni del ministro.

Si è detto: ma come, dopo venti mesi che è stata fatta la legge del 1885, non avete fatto nessun contratto a prezzo fatto per la costruzione di ferrovie?

Ma, forse che nella legge del 1885 si faceva obbligo al ministro di fare questi contratti?

In allora consentirei che avremmo ragione di lamentarci, ma la legge del 1885 non pone affatto quest'obbligo; la legge non stabilisce che una facoltà, della quale si è detto, fino da allora, che non bisognava valersi se non con molta prudenza e con molte cautele.

Io non metto in dubbio il diritto della Camera di farsi comunicare tutti gli atti, che si possono trovare in un Ministero, ma altro è che io non metta in dubbio questo diritto, e altro è che creda conveniente, che la Camera lo debba esercitare.

La divisione dei poteri bisogna pure che la rispettiamo, se vogliamo lasciare a ciascuno la propria responsabilità.

Ma cosa accadrebbe, signori miei, se i preliminari dei contratti stabiliti dall'amministrazione, non ancora approvati dal ministro, insieme ai voti del Consiglio di Stato, e credo da una sezione del Consiglio di Stato, perchè voti del Consiglio di Stato, a sezioni riunite, non so che ne sieno stati ancora pronunziati sopra nessuno di questi contratti, fossero inviati alla Commissione generale del bilancio?

Ma, in allora, o signori, voi vedreste che gli appaltatori verrebbero a cercare di persuadere i membri della Commissione generale del bilancio della convenienza di acconsentire ai loro contratti, invece di rivolgersi al Ministero; è troppo naturale. Io credo che ci metteremmo sopra un terreno veramente pericoloso e dannoso al buon andamento della cosa pubblica.

Gli egregi colleghi che di questa questione hanno parlato, hanno protestato la loro stima e simpatia per la persona dell'onorevole ministro, dichiarando che non intendevano fare una questione personale.

Si comprende agevolmente che per membri dell'opposizione, questa considerazione trattiene fino ad un certo punto i loro animi; pure io debbo dichiarare che qui non è affatto questione di fiducia o meno nel ministro; qui è questione di riconoscere dei doveri che ha il ministro, di serbare al Governo in genere, al potere esecutivo la trattazione e la discussione libera di tutti i patti che si vanno agitando fra i contraenti e lo Stato, fino a che non sia finito il contratto.

Si è detto: come? mettete avanti la convenienza degli appaltatori, in confronto della convenienza di far la luce, di far vedere tutto alla Camera? Ma non è questione di convenienza di società concessionarie o di appaltatori; la società, gli ap-

paltatori non c'entrano affatto; è la convenienza del Governo e la nostra di serbare i limiti delle attribuzioni proprie ai diversi poteri costituzionali.

Non si tratta di contratti fatti; di questi se ne hanno, due soli sono a rimborso di spesa, e per essi il ministro ha subito comunicato le notizie e i voti del Consiglio di Stato e sono stampati in allegato alla relazione.

Davvero, o signori, che se quelle censure hanno potuto servire per un momento come frasi ad effetto, dopo vagliando bene il vero stato delle cose avranno dovuto persuadersi, credo tutti, anche gli avversari che il ministro non avrebbe potuto fare diversamente; e che se avesse fatto diversamente, sarebbe venuto meno ai doveri che gl'incombono.

I contratti a prezzo fatto sono una cosa molto delicata. Io credo pericolosissimo sempre lo stipularli, quando non si abbia un progetto dettagliatissimo e tale da lasciar sicuri che non si avrà poi il bisogno di fare delle varianti; poichè è ben vero che delle varianti si possono fare anche dopo, ma, per farle, bisogna fare un nuovo contratto colla Società che ha avuto il primo appalto; ed in allora è la Società che ha in mano la facoltà di aderire, o meno, e bisognerà sempre subire dei patti gravissimi all'interesse dello Stato.

E tanto più poi è pericoloso questo sistema dei contratti a prezzo fatto quando si tratta di stipulare un ritardo nei pagamenti. Una volta stabilito un ritardo nei pagamenti, nascerà il pericolo che le Società o le Imprese, che devono fare le costruzioni, trovino dei casi di forza maggiore i quali le obblighino a ritardare le opere in relazione al ritardo dei pagamenti.

Io ammetto che in certi casi, con molte cautele anche questi contratti si possano fare, ma non è certo per questa via che si potrà compiere la maggior parte delle linee ferroviarie, di cui abbiamo deliberato la costruzione.

Anche i contratti a rimborso di spesa, non credo sia mai stata intenzione, nè del Ministero, nè della Commissione parlamentare, che riferì sulle convenzioni ferroviarie, che potessero prendere un largo sviluppo. Questi sono provvedimenti di ripiego per alcuni contratti speciali, che hanno tratto specialmente a quelle opere che si connettono al successivo esercizio ordinario delle linee.

Rimangono i contratti ad asta pubblica che una esperienza ha dimostrato che non rispondono abbastanza. Quando si tratta di grossi affari, la concorrenza non si manifesta sufficientemente.

temente viva. Per me penso che non riusciremo a dare effettivamente un efficace e rapido impulso alle costruzioni ferroviarie, se non ritorneremo al concetto di fare contratti a trattativa privata, per opere a misura con prezzi unitarii, e poichè l'onorevole ministro deve presentare una legge per essere autorizzato ad impegnare nella costruzione delle ferrovie delle somme maggiori di quelle, che sono indicate nella legge del 1879, io vorrei che in quell'occasione domandasse la facoltà di essere autorizzato a fare questi contratti a trattativa privata con tutte le cautele e le condizioni stabilite già nella legge del 1885 per i contratti a prezzo fatto.

E vorrei che la facoltà in parola si domandasse non solo per contratti da fare colle Società esercenti, ma in genere anche con altra Impresa qualunque, perchè questa possibilità di contrattare anche con altri indurrà certo le Società ad addivenire a patti più miti nei contratti.

Altrimenti, se non accordiamo al ministro la facoltà di far contratti a trattative private anche con altre imprese che non sieno le Società ferroviarie, cosa ne viene? Ne consegue che le Società esercenti possono star ferme ad esigere larghi compensi, poichè se il ministro non vi acconsente deve ricorrere all'asta, nella quale esse possono sempre presentarsi. Ma quando le Società sappiano che il ministro ha anche la possibilità eventuale di contrattare e concedere a trattativa privata a chi vuole le costruzioni ferroviarie, esse verranno più facilmente a patti miti. Alle Società esercenti le ferrovie, in fatto di costruzioni, nessun privilegio abbiám concesso, nè vogliamo riconoscere; credo però conveniente che si usi largamente dell'opera di esse per la costruzione delle ferrovie, perchè ritengo sia ciò un vantaggio per lo Stato, il quale si troverebbe garantito e per i grandi mezzi di cui queste Società dispongono e per la cauzione che lo Stato ha già da esse nel prezzo del materiale mobile.

Questa circostanza di non aver bisogno di impegnare capitali per la cauzione è già una delle condizioni che permette di fare patti migliori per la costruzione. Eppoi contraendo con queste Società noi non corriamo il pericolo di quei fallimenti purtroppo frequenti, coi quali tante volte un appaltatore, dopo aver fatto un contratto *non buono*, o per necessità, o per volontà lo abbandona, lasciando una piccola cauzione nelle mani dello Stato, che non vale a compensarlo dei danni che provengono dalla non esecuzione del contratto.

Poi combinandosi i contratti delle costruzioni colle Società, queste Società fino ad un certo punto

sono interessate a costruir bene, perchè sono esse stesse, che dovranno poi esercitare le ferrovie. E vale quindi anche la pena di considerare che se per causa de' vizi di costruzione, una qualche opera importante dovesse rovinare, le Società esercenti, colla condizione che abbiamo stipulata nelle convenzioni, sarebbero obbligate sempre a riparare a questi danni senza limite di tempo; mentre invece in confronto ad altri costruttori, dopo ritirata la cauzione, se venisse il caso di qualche danno per vizio di costruzione, difficilmente si potrebbe dall'appaltatore ottenere l'indennità del danno toccato allo Stato.

Inoltre, facendosi la maggior parte dei contratti colle Società riuscirà assai più facile la vigilanza ed il controllo, vigilanza e controllo che io vorrei organizzare in modo solido e rapido, come ha in ispecial modo raccomandato la Giunta generale del bilancio.

Riassumendo questo breve esame obiettivo che ho fatto della questione delle costruzioni ferroviarie che ci sta dinanzi, io raccomando al ministro di portare lo stanziamento per le costruzioni ferroviarie a 150 milioni, di abbandonare per i nuovi contratti la facoltà di valersi di quelle disposizioni della legge del 1881 per la quale si farebbero prima le opere, ma si ritarderebbero i pagamenti.

Se si vuol mantenere la legge del 1882 domandi la facoltà necessaria per far rilasciare dei veri Buoni del tesoro, girabili in corrispondenza ai crediti degli appaltatori e pagabili alle scadenze che saranno prestabilite.

Raccomando al ministro di domandare la facoltà al Parlamento di poter convenire sia con le società esercenti sia con altri, contratti per la costruzione a trattative private sopra prezzi unitari.

Gli raccomando infine di modificare le disposizioni di legge che permettono di devolvere le somme destinate da una ferrovia ad un'altra, in modo che la Camera sappia sempre quali sieno le opere che effettivamente in ogni anno si vogliono fare, e che il ministro sia obbligato ad attenersi a quelle dichiarazioni che circa l'andamento delle opere avrà fatto alla Camera in occasione del bilancio.

Solo in questo modo credo sarà risolto veramente il problema della costruzione delle ferrovie, che sono le arterie per le quali deve correre il sangue della vita economica della nazione (*Bravo! Bene!*).

Presidente. Spetterebbe di parlare all'onorevole Favale, ma, stante l'ora tarda, egli ha facoltà di rimandare a domani il suo discorso.

Voci. A domani!

Favale. Se la Camera crede, siccome vorrei rivolgere una semplice interrogazione all'onorevole ministro, io parlerei ora soltanto per pochi minuti.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Favale. Ho detto che farei una semplice interrogazione; essa però riflette un argomento abbastanza importante.

Io pregherei l'onorevole ministro di dire alla Camera a qual punto si trovi l'applicazione dell'articolo 20 della legge del 1885, cioè quell'articolo, che come la Camera sa, riguarda la concessione di mille chilometri di ferrovie di 4^a categoria che debbono aggiungersi ai 1,530 chilometri delle stesse ferrovie già autorizzati con la legge del 1879.

Sappiamo che il Governo ha nominato una Commissione composta di egregi personaggi per esaminare le domande e per classificarle, a fine poi di prendere una determinazione. Ma ignoriamo completamente a qual punto si trovino i lavori di questa Commissione, nè sappiamo che alcuna domanda fino ad ora sia stata accolta.

Intanto le popolazioni interessate, quelle specialmente che furono dimenticate dalla legge del 1879, fanno insistenti premure affinché questa promessa, che doveva rendere più facile l'approvazione delle convenzioni ferroviarie sia, almeno in qualche parte, eseguita.

Comprendo del resto che le difficoltà in cui si trova la Commissione sono gravissime.

Ci sono 1000 chilometri da distribuire, e le domande superano di molto i 6000 chilometri! Ora come si possono, domando io, trovare criteri per ridurli a 1000?

Si potranno eliminare 1000, 2000, 3000 chilometri fra quelle domande che non hanno importanza, o che mancano di altri requisiti voluti; ma ridurle 6000 a 1000 mi pare che sia una cosa impossibile, e credo che il Ministero stesso paventi quel momento in cui la Commissione avrà finito il suo lavoro; perchè è evidente che il numero dei malcontenti sarà infinitamente superiore a quello dei sodisfatti. Intanto però quest'articolo, che noi abbiamo votato, resta lettera morta, resta (mi permetta la Camera di dire la parola) una mistificazione! È evidente.

Io vorrei che noi ponessimo mente a questo problema che si presenta a noi molto grave, perchè siamo sollecitati continuamente da ogni parte, e vediamo sorgere per questa ragione un malcontento giusto e legittimo.

Vi sono ferrovie promesse solennemente dieci anni fa, e che sono già anche state contemplate

negli elenchi del Governo; ora non so come si potrà dire a quelli, per esempio, di Casale od a quelli di Chieri: noi non possiamo farvi la ferrovia promessavi perchè dobbiamo farne altre nelle provincie di Cuneo o di Palermo.

Quindi vorrei pregare il ministro a studiare il modo di avvicinarsi almeno alla soluzione di questo problema.

A me pare che la soluzione si potrebbe trovare se non in tutto, in parte almeno, domandando l'aiuto e il concorso dell'iniziativa privata.

Credo che uno dei più gravi ostacoli allo sviluppo della iniziativa privata in materia ferroviaria, come in tanti altri rami della attività economica del paese, sia la gravità delle imposte che pesano sulle ferrovie. Da una tabella che è stata unita dal ministro come allegato alla legge del 1879 risulta che su 152 milioni di prodotti ferroviari dell'anno 1876 ben 24 milioni furono pagati per diritti di bollo, diritti pel trasporto a piccola velocità, tassa di ricchezza mobile sui prestiti, sugli impiegati, ecc. Quindi è presso a poco il sesto del prodotto totale delle ferrovie che entra nelle casse dello Stato netto e liquido, sotto forma di imposte.

Oltre a questo vi sono poi economie che derivano direttamente dall'apertura delle ferrovie, economie che, in quella stessa tabella che portava il n° 9, rappresentano un altro equivalente di 27 milioni, e sono le economie sui trasporti, sui telegrafi, esonero del Governo di manutenzione di strade e simili. Dunque fra imposte ed economie si può calcolare che il Governo lucra un terzo del prodotto brutto delle ferrovie.

Io vorrei pertanto pregare il ministro di esaminare se su questi prodotti non se ne potrebbe restituire una parte a chi prendesse l'impegno di fare queste ferrovie promesse facilitandone così l'esecuzione. Quante ferrovie si facessero a questo modo, tante se ne toglierebbero da quell'elenco dei 6 mila chilometri rendendo poi possibile che l'azione del Governo si esplicasse efficacemente per mantenere la promessa fatta con quel famoso articolo 20. Credo che questo sussidio si potrebbe dare in diversi modi, ma non è qui il caso di esaminarli. Si potrebbe per esempio dare un sussidio chilometrico, cosicchè il giorno in cui il Governo comincierebbe a pagare il sussidio chilometrico incasserebbe dall'altra parte la sua imposta e fruirebbe delle economie sui servizi pubblici. Credo però che meglio converrebbe studiare un sistema di contributo governativo, per il quale il Governo corrispondesse un interesse minimo, ad esempio del 2 e mezzo, ovvero del 3 per cento

sul capitale necessario alla costruzione della ferrovia da stabilirsi preventivamente. Con questo sistema credo che facilmente si costruirebbero molte ferrovie, perchè ad esempio una società percepirebbe il 2 e mezzo per cento dal Governo, qualche cosa percepirebbe anche dai corpi morali interessati; se la ferrovia ha qualche ragione di essere, quella società potrebbe ritrarre un due o tre per cento netto, sicchè, in complesso, potrebbero trovarsi interessi tali da suscitare veramente l'azione dell'iniziativa privata.

Con questo sistema si scioglierebbero facilmente molte difficoltà. Le ferrovie economiche, che domandano poco capitale, sarebbero sussidiate in ragione della loro poca spesa; le ferrovie costose avrebbero un sussidio proporzionatamente maggiore. Questa è un'idea che metto avanti e che sottopongo alla considerazione dell'onorevole ministro. Conchiudo col pregarlo di studiare seriamente questa questione e di dare poi a suo tempo una risposta. Ed ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava per un fatto personale.

Lacava. L'onorevole Vacchelli non ha dovuto esser presente nè quando ieri sera l'onorevole La Porta parlò della risposta data dal ministro dei lavori pubblici alla Commissione del bilancio che esaminò il bilancio del 1885-86, nè, in principio di seduta oggi, quando io stesso aggiunsi spiegazioni a quelle date dall'onorevole La Porta.

Non ho da ripetere all'onorevole Vacchelli che la dichiarazione fatta stamani: che la Giunta del bilancio che esaminò il bilancio del 1885-86 fece una domanda al ministro dei lavori pubblici sulla linea Roma-Napoli; o l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo a quella domanda, aggiunse del proprio una risposta sull'Ovada Acqui-Monferrato.

La Giunta del bilancio, nell'inserire interamente la risposta del ministro, come era suo dovere, aggiunse queste parole: La Commissione prendo atto delle dichiarazioni relative alla quarta domanda; alla domanda, cioè, fatta dalla Commissione del bilancio al ministro, non già a quanto il ministro volle rispondere per conto suo. Nè prendere atto significa approvare. Del resto io non entro nella questione di merito della quale si occupò l'amico Sonnino. Aggiungo poi che l'onorevole Vacchelli fece parte, e *magna pars*, della Commissione che esaminò le Convenzioni; e l'onorevole Curioni, relatore di quella legge, a nome della Commissione, rispondendo all'onorevole Randaccio, disse che la linea di Ovada-Acqui era una linea nuova non ancora stabilita da legge

speciale, e che da una nuova legge avrebbe dovuto essere autorizzata.

E l'onorevole Vacchelli che, ripeto, faceva parte di quella Commissione a nome della quale parlò l'onorevole Curioni, non aggiunse verbo alcuno.

Presidente. L'onorevole Vacchelli ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Vacchelli. Da quanto ha detto l'onorevole Lacava potrebbe sembrare che io avessi ricordato inesattamente ciò che dissi esistere nella relazione della Commissione generale del bilancio dello scorso anno circa il bilancio dei lavori pubblici. Ora debbo avvertire essere esatto quello che dichiara l'onorevole Lacava circa la domanda fatta per la direttissima Roma-Napoli e circa le risposte date dal ministro che si riferivano tanto alla Roma-Napoli, come alla Genova-Ovada-Acqui. Però la Commissione generale del bilancio si è limitata a prendere atto di quella dichiarazione e nulla più.

Lacava. Relativa alla terza e quarta domanda.

Vacchelli. Le parole relative alla terza e quarta domanda credo non esistano nella relazione.

Lacava. Come? Domando scusa. Io leggo la relazione tale qual'è; e l'onorevole Vacchelli non può negare una cosa che risulta dai documenti della Camera stampati.

Presidente. Non facciamo conversazioni.

Lacava. Le parole: relativa alla terza e quarta domanda, eccole qui stampate nella relazione, di cui posso darle una copia se vuole.

Vacchelli. Non potendovi essere un'altra edizione, sarà evidentemente per queste parole un errore della mia memoria.

Presidente. Così è esaurito il fatto personale: rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Si annunzia il risullamento della votazione per la nomina di alcuni commissarii.

Presidente. Comunico alla Camera il risultato della votazione per la nomina di tre commissarii di vigilanza della Cassa depositi e prestiti.

Numero legale	222
Maggioranza	112
Votanti	236

Ottennero voti:

L'onorevole Di Sant' Onofrio	155
L'onorevole Arnaboldi	145
L'onorevole Novi-Lena	131
Dispersi	20
Schede bianche	55

Gli onorevoli Di Sant'Onofrio, Arnaboldi e Novilena, avendo raggiunto la maggioranza assoluta, sono proclamati membri della Commissione di vigilanza della Cassa depositi e prestiti.

Votazione per la nomina di tre commissari di vigilanza sull'amministrazione del Fondo per il Culto:

Numero legale	222
Maggioranza	112
Votanti	236
Ebbero voti gli onorevoli:	
Gattelli	153
Suardo	128
Imperatrice	118
Schede bianche	56
Dispersi	50

Gli onorevoli Gattelli, Suardo e Imperatrice, avendo raggiunta la maggioranza assoluta sono proclamati membri della Giunta di vigilanza per l'amministrazione del Fondo per il Culto.

La seduta termina a ore 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Svolgimento di una interpellanza dei deputati Villa e Demaria al guardasigilli.

2. Seguito della discussione sullo Stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici nell'esercizio finanziario 1886-87. (10)

Discussione dei disegni di legge:

3. Riforma della legge postale 5 maggio 1862 e delle leggi successive. (37)

4. Autorizzazione di speciale concorso dello Stato nella spesa occorrente per lavori di difesa alla spiaggia di Recanati. (69)

5. Trasferimento in Baranello della pretura mandamentale di Vinchiaturò. (68)

6. Erezione di un monumento in Roma alla memoria di Marco Minghetti. (124)

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

Roma, 1887. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

