

LVIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 27 GENNAIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Leggesi una proposta di legge del deputato Crispi per rendere esente da ogni tassa la tombola promossa dal Municipio di Roma a fine di venire in soccorso dei danni cagionati dall'epidemia colerica. — È proclamato deputato del 4° collegio di Napoli l'onorevole Zainy Domenico pur riservando la convalidazione dell'elezione stessa — Osservazioni in proposito del deputato Nicotera e del presidente del Consiglio. — Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Svolgono ordini del giorno i deputati Plebano, Prinetti, Comin, Pelloux, Torraca, Di Rudinè, Nicotera, Lioy e Demaria — Discorsi del ministro dei lavori pubblici e del presidente del Consiglio — Dichiarazioni dei deputati Mussi, Mordini, Cairoli, Crispi, Bonfadini, Romanin-Jacur e Nicotera — Votazione nominale sull'ordine del giorno proposto dal deputato Mordini.*

La seduta comincia alle ore 2,30 pomeridiane.

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

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Peyrot, di giorni 15; per motivi di salute, l'onorevole Billi, di giorni 30.

(Sono conceduti).

Leggesi una proposta di legge del deputato Crispi.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Crispi. Se ne dia lettura.

De Seta, segretario, legge:

“ **Articolo unico.** La tombola, per soccorso nazionale nella epidemia colerica, promossa dal municipio di Roma, sarà esente da ogni tassa e da ogni diritto erariale. ”

Presidente. Sarà poi in altra tornata stabilito quando dovrà svolgersi questa proposta di legge.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri.

La Giunta per le elezioni ha trasmesso il seguente verbale, di cui si darà lettura.

De Seta, segretario, legge:

“ Con regio decreto del 23 dicembre 1886 fu convocato il Collegio IV di Napoli per procedere alla elezione di un deputato nei giorni 16 e 23 gennaio 1887, in seguito all'annullamento della elezione del dottor Catello Fusco.

“ Gli elettori iscritti nelle 47 sezioni di questo Collegio sono 14,303

“ I votanti a di 16 gennaio 1887 furono 9,889

“ Due erano i concorrenti alla deputazione:

“ Zainy Domenico che ebbe voti 5111

“ Fusco Catello che ne ebbe . 4622

“ L'assemblea dei presidenti non proclamò eletto il candidato Zainy Domenico, che avea riportato il maggior numero di voti, ma, annullando le votazioni di tutte le sezioni del comune di Gragnano

e di due sezioni di Torre Annunziata, proclamò eletto il signor Fusco Catello.

“ Le ragioni che consigliarono alla maggioranza dell'Ufficio centrale dei presidenti un tale procedimento sono espresse nel verbale dell'adunanza con queste parole:

“ Lette le proteste allegate ai verbali del comune di Gragnano, dalle quali risulta evidente che proposito delle sezioni suddette fu di evitare qualunque sorveglianza da parte degli elettori alle operazioni di quei seggi, che si eseguivano irregolarmente, tanto più che la sorveglianza voleva esercitarsi da elettori i quali a norma di legge ne avevano il diritto.

“ Ritenuto che quei fatti costituiscono flagrante violazione del disposto della legge, il seggio dei presidenti delibera di non computarsi i voti risultanti dai verbali appartenenti alle sezioni di Gragnano e di Torre Annunziata e procedersi alle operazioni ulteriori. ”

“ La Giunta,

“ Considerando che per effetto dell'articolo 73 della legge elettorale politica 24 settembre 1882 il seggio dei presidenti non ha altro mandato se non quello di riassumere i voti dati in ciascuna sezione senza poterne modificare l'operato;

“ Considerando che per il disposto dell'articolo 70 della stessa legge solo alla Camera dei deputati è riservato il diritto di pronunziare un giudizio definitivo sui reclami e sulle proteste che si presentano agli uffici di ciascuna sezione e all'ufficio dei presidenti;

“ Vivamente deplorando l'illegale ed arbitrario procedimento dell'assemblea dei presidenti del IV Collegio di Napoli,

“ Propone alla Camera:

“ La proclamazione di Zainy Domenico a deputato del IV collegio di Napoli;

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

“ La Giunta si riserva di sottomettere alla Camera ulteriori deliberazioni in ordine al merito di questa elezione. ”

“ O. Serena, relatore. ”

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

Nicotera. La Camera ricorderà che l'altro giorno io chiesi di parlare per raccomandare il sollecito invio degli atti di un'elezione alla autorità giudi-

ziaria. Ora parlo di nuovo e con maggior ragione per fare una istanza simile.

Io credo che il sollecito intervento dell'autorità giudiziaria, che il giudizio del magistrato sullo abuso che si è commesso nel quarto collegio di Napoli, e propriamente a Castellammare, da un certo numero di presidenti, servirà a ristabilire la calma turbata in quel paese. Sono certo che l'onorevole ministro dell'interno, il quale deve essere necessariamente informato delle gravissime condizioni in cui è stato messo quel paese, non dalla maggioranza, che è buona, ma da un pugno di facinorosi o interessati, io spero che il ministro dell'interno troverà giusta questa mia raccomandazione e si unirà a me nel chiedere che gli atti di questa elezione siano sollecitamente inviati all'autorità giudiziaria, nella speranza che questa, senza por tempo in mezzo, istruisca il processo.

E colgo questa occasione per ripetere ancora una volta che lamento ciò che accade, cioè che l'autorità giudiziaria non si creda autorizzata dalla legge a procedere d'ufficio, senza il giudizio della Camera, in queste questioni. Trattasi di reati di azione pubblica (*Benissimo!*) e il magistrato, senza metter tempo in mezzo, dovrebbe compiere il suo dovere.

Presidente. Per quanto ha tratto alla Presidenza, questa compie il suo dovere trasmettendo immediatamente gli atti al ministro di grazia e giustizia, quante volte la Camera abbia deliberato che questi atti siano trasmessi all'autorità giudiziaria. Così ha fatto precedentemente e così farà ora.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Depretis, ministro dell'interno. Io mi associo al desiderio manifestato dall'onorevole Nicotera, che gli atti dell'elezione del quarto collegio di Napoli siano mandati all'autorità giudiziaria, affinché sia immediatamente iniziato il procedimento.

E lo faccio tanto più volentieri inquantochè non è questo il primo caso in cui gli uffici elettorali hanno evidentemente violato la legge, e finora l'autorità giudiziaria non ha provveduto.

Confido nell'autorità giudiziaria, ma tengo a dichiarare che è necessario che la sua azione sia immediata ed efficace. (*Benissimo! Bravo!*)

Voce a sinistra. Queste sono parole!

Presidente. Pongo a partito le conclusioni della Giunta, la quale, riservandosi di proporre alla Camera ulteriori deliberazioni circa il merito di questa elezione, propone, per ora, di proclamare

a deputato del 4° collegio di Napoli l'onorevole Zainy Domenico.

(La Camera approva le conclusioni della Giunta delle elezioni).

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

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

Procederemo nello svolgimento degli ordini del giorno.

Spetta all'onorevole Plebano di svolgere il suo ordine del giorno, di cui do lettura:

“ La Camera invita il Governo:

“ 1° A presentare un completo e documentato inventario degli impegni che a tutt'oggi esistono per lavori ferroviari da compiersi, determinando con la più esatta approssimazione possibile la spesa che ne deriva a carico dell'erario;

“ 2° A seguire d'or in avanti nella questione dei lavori ferroviari, presentando ove d'uopo, apposite proposte di legge, norme che siano in armonia coi sani criteri economici e non le condizioni finanziarie del paese. ”

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Plebano ha facoltà di svolgerlo.

Plebano. Dopo le lunghe discussioni tecniche e finanziarie, che furono fatte in questi giorni, non è certo sentito il bisogno di un mio discorso; nè io intendo di farlo.

Oramai la schiera degli oratori che fecero obiezioni e censure è così numerosa e così fitta, che non vi è più posto: dovrei cercarlo nella rada fila di coloro che difendono il Ministero; ma questo non è il compito mio.

Intendo soltanto fare brevissime dichiarazioni all'unico scopo di dar ragione dell'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare, o per meglio dire, di dar ragione del voto che intendo dare.

Non intratterrò la Camera più di 15 o 20 minuti. Pur tuttavia ho bisogno d'invocare la sua indulgenza, perchè so che, come spesso mi avviene, il mio cammino non è a seconda della corrente.

In verità io non avrei mai creduto che alla

breve distanza di un anno, o un anno e mezzo, noi dovessimo trovarci ricacciati nel pelago di una discussione ferroviaria.

Io aveva sperato, o per meglio dire, ci si era fatto sperare che, con l'approvazione delle Convenzioni, il grave problema ferroviario fosse risoluto per molti anni avvenire. Ma pur troppo veggo che non è così; ed oggi ancora una delle più gravi preoccupazioni di tutti è appunto il problema ferroviario.

La discussione del bilancio dei lavori pubblici, in fatti, da otto o dieci giorni a questa parte non si è svolta che attorno al tema delle ferrovie.

Però la ragione non manca: anzi io credo che la ragione sia chiara. Egli è che le Convenzioni ferroviarie, alla prova dei fatti, non hanno contentato nessuno.

Io credo che se oggi noi volessimo tener conto di coloro che hanno dato il loro voto favorevole alle Convenzioni ed oggi si sono pentiti, dovremmo fare un ben lungo elenco. (*Conversazioni*).

Nessun vantaggio di fatti è venuto finora allo svolgimento economico e industriale del paese da quel provvedimento legislativo. Per contrario la confusione e la complicazione amministrativa sono arrivate a un punto veramente meraviglioso.

Io potrei, a dimostrarlo, citare lunga serie di fatti che sono a mia conoscenza personale; ma non lo faccio perchè intendo di parlare brevemente. Del resto, chi voglia saperli, interroghi il commercio italiano; legga le relazioni, le petizioni, le domande di quasi tutte le Camere di commercio del Regno, e se ne persuaderà.

Ed io penso che, se, alla stregua del fatto attuale, un voto dovesse darsi all'indirizzo dell'onorevole Genala, me ne dorrebbe per lui, pel quale io professo cordiale e sincera amicizia personale, ma io temo che egli sconterebbe, assai duramente, i trionfi riportati qui, quando difendeva le convenzioni ferroviarie.

Ma egli ci ha detto, l'altro giorno: non è ancora tempo di giudicare; date tempo al tempo; siamo in un periodo di transizione; tutto non è ancora organizzato come dovrebbe essere. Ed io credo che egli possa avere una parte di ragione; e, per conto mio, non ho nessuna difficoltà di aspettare, tanto più se penso che un voto che colpisse lui, oltre che non so se sarebbe giustissimo, certo sarebbe inefficace: perchè l'onorevole Genala lascerebbe il suo posto; e l'onorevole Depretis chiamerebbe un altro (e i concorrenti, probabilmente non mancano), in sua vece, e tutte le cose resterebbero come sono. Ma vi è una questione, o signori, sulla quale non è possibile indugiare,

vi è una questione sulla quale la Camera non può non pronunziare il suo voto, a meno che voglia rinunziare al diritto di indicare la direzione che crede più opportuna all'andamento dei più vitali interessi nazionali.

Voi già intendete di che questione io voglia parlare: della questione delle costruzioni, che ha occupato principalmente la Camera, in tutti questi giorni. E, in tale questione, secondo il modesto mio modo di vedere, la cosa essenziale non è di determinare se debbano costruire le Società od il Governo. Esclusa l'idea di darci, mani e piedi legati, in braccio alle Società, con un contratto in blocco, e dal momento che sempre coi denari dell'erario pubblico si deve costruire, io penso che, secondo i casi, può benissimo essere opportuno che costruiscano le Società o costruisca il Governo: ma l'essenziale è, secondo me, di sapere che cosa si debba spendere; di non ispendere più di ciò che si richiede, e di assicurarsi che i lavori siano eseguiti a dovere.

Ma il nodo, il nodo intricato della questione sta nei danari occorrenti, sta nel come avere i mezzi all'uopo necessari.

Signori, la sintesi della discussione seguita finora è questa. Nel 1879, noi, sognando, abbiamo fatto un piano ferroviario che supponevamo dovesse costare un miliardo e 25 milioni circa ed abbiamo detto: ripartiamo questa spesa in venti anni, in ragione di 60 milioni all'anno. Oggi, svegliandoci, ci troviamo dinanzi alla triste realtà d'una spesa più che doppia di quella prevista: e quando dico una spesa più che doppia, non parlo della necessità d'aumentare il materiale mobile, che sulle nostre reti è deficiente più che in tutte le reti ferroviarie d'Europa; non parlo dei mille chilometri che il Governo ha già fatto balenare al paese, ed ai quali il paese ha risposto chiedendone seimila.

Ma i 2260 milioni, a cui ha ragguagliato oggi il fabbisogno l'onorevole ministro dei lavori pubblici per l'esecuzione del piano ferroviario del 1879, saranno essi l'ultima cifra definitiva? Io credo che non vi sia alcuno in questa Camera, a cominciare dal ministro dei lavori pubblici, che abbia il coraggio di affermarlo. E difatti l'onorevole ministro dei lavori pubblici disse che questa cifra in parte la dedusse da analogie e da raffronti tra il costo di opere già fatte ed il costo di quelle che sono da farsi. Ma, onorevole ministro dei lavori pubblici, le analogie in fatto di conti, massime in fatto di conti di lavori pubblici, sono assai pericolose ed incerte.

Si è discusso, e lungamente, a chi dovesse at-

tribuirsi la colpa di questo stato di cose, che per verità è punto piacevole. Io credo che oramai sia questa una questione quasi quasi inutile. Certo il Governo, il quale ha aspettato di avere in mano i conti dei lavori compiuti per sapere quale era la cifra cui aveva impegnato il paese, non merita, a parer mio, lode per ciò; certo non meritano neppure una patente di perfetta idoneità quegli ingegneri e quei corpi tecnici che hanno fatto ed approvato progetti sbagliati del cento per cento nel costo.

Ma dopo tutto, onorevoli colleghi, se noi vogliamo risalire alla causa vera, alla causa prima, alla causa essenziale di questo stato di cose, noi dobbiamo cercarla nel falso indirizzo economico, in cui il Governo ci ha avviato, e che noi, ossia la maggioranza della Camera, ha sempre approvato.

Il problema ferroviario di un paese è un grave e ponderoso problema; ma vi è un criterio che ne impone, e che tutti i paesi seri hanno seguito, cioè: costruire o completare le ferrovie di interesse generale, o per i rapporti internazionali, o per ragioni di difesa, è opera, è dovere dello Stato; per tutto il resto è d'uopo lasciare svolgere le attività locali e limitarsi ad aiutarle.

Era il concetto, che anche in Italia fu seguito e per lungo tempo; ed è con questo concetto, che, in meno di 20 anni, si fecero circa 6000 chilometri di ferrovie.

Ma nel 1879 furono invertite le parti. A quel concetto razionale, savio, si sostituì il concetto dello Stato-providenza. Il Governo dichiarò: le ferrovie le faccio io; avanti tutt' i desideri, avanti tutte le velleità.

Date un Ministero arbitro distributore di ferrovie, ed un regime parlamentare, e non potrete meravigliarvi dei risultati che abbiamo ottenuti.

Richiamate per un momento, se vi piace, al pensiero la discussione della legge 1879; essa era presentata nei modesti confini di una spesa di 700 milioni per opere nuove.

L'onorevole Depretis, ricordo, diceva in quella discussione " che non un centesimo di più doveva preventivarsi. " " Fra 10 anni egli soggiungeva, quando la finanza dello Stato sarà assodata, a qualche 8 o 10 milioni di più ci si potrà pensare, per ora si deve stare in questi limiti. "

Depretis, presidente del Consiglio. Non ho mai detto questo.

Plebano. Sono le sue dichiarazioni, che stanno nei resoconti che ho stamattina riletto.

Ebbene quella legge è uscita dalla discussione parlamentare con un carico di circa 1,250,000,000.

Sono rimaste famose le bombe dell'onorevole Depretis, con le quali, da un giorno all'altro, fece passare da una categoria all'altra tutte le ferrovie; e quando si trovò di fronte a qualche questione di tracciato, quando si trovò di fronte a qualche divergenza d'interessi locali circa il tracciato, e c'era chi ne voleva uno e chi ne voleva un altro, egli la troncò abbracciandole tutte e due, ed inscrivendone la spesa a carico dello Stato.

Depretis, presidente del Consiglio. In un caso solo.

Plebano. L'onorevole Depretis sperava con questo di contentare tutto il mondo, ma si è sbagliato.

Il giorno dopo lo scoppio di questa bomba, onorevoli colleghi, c'erano 200 oratori iscritti al banco della Presidenza; erano 200 interessi locali che facevano ressa per chiedere di aver parte a quel banchetto che il Governo aveva preparato. E con quali criteri queste proposte furono fatte? Su quali basi di studio questo passaggio di categoria fu determinato? Non ve lo voglio dire con parole mie, ma ve lo dirò con quelle di un autorevole nostro collega, che è sempre equanime nei suoi giudizi e che è anche competente in questa materia, onorevole Cavalletto, che mi spiace di non veder presente. Questa legge, egli diceva, quando si discuteva la legge del 1874, questa legge ha un peccato di origine, ed è quello che si ordinarono le categorie senza esatti criteri, senz'aver fatto studi tecnici, nè studi commerciali.

Nessuna meraviglia quindi se una legge preparata in tal modo, preparata su simili basi, abbia dato luogo a quei risultati che tutti ormai conosciamo. Si affastellarono progetti buoni e progetti cattivi, progetti studiati con progetti mal digeriti e forse anche progetti ad arte diminuiti sul costo della spesa, per renderne più facile l'accettazione. Si aprirono lavori ferroviari in ogni parte del regno, si iniziarono ferrovie dove non ve ne era un bisogno reale, e ferrovie dove mancano perfino le strade ordinarie, per cui non vi ha accesso alle stazioni.

Poi venne il momento dei pagamenti, ma allora vedendo che la somma era ristretta, si escogitarono espedienti e si tirò avanti finchè si poté, ma alla fine anche gli espedienti mancarono; il nodo venne al pettine ed oggi siamo qui ad accapigliarci per determinare a chi spetti la colpa del gravissimo dissesto. È avvenuto, o signori, in Italia quel che è avvenuto in un paese

a noi vicino, perchè, già le stesse cause producono sempre gli stessi effetti.

Leggete la storia finanziaria e ferroviaria degli ultimi otto anni della Francia e troverete, mutate le cifre, presso a poco la storia nostra. Però la Francia, almeno su questo punto, sembra cominciare a rinsavire, sembra cominciare a voler far sosta, ed io credo che anche noi dobbiamo rinsavire, dobbiamo far sosta.

Ma, intendiamoci bene, far sosta non vuol dire sospendere i lavori ferroviari che sono in corso; la sosta non vuol dire mancare agli impegni che abbiamo assunto; far sosta non vuol dire immobilizzarsi; sarebbe assurdo, nessun uomo di senso comune può consigliarlo. Ma far sosta significa anzitutto formarci un criterio sicuro ed esatto del carico che portano gli impegni finora assunti, e ciò senza illusioni e non per via di analogie. E codesto criterio, o signori, finora non c'è, finora nessuno lo conosce.

Poi bisogna pensare ai mezzi per provvedere. Si tratta, o signori, non vi illudete, tutto ben calcolato, di un paio di miliardi, a dir poco.

Come si provvede? Eh! ce lo disse ieri l'altro l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli, con la più serena imperturbabilità ci disse: ma che? Vi meravigliate di ciò? è un'inezia: un miliardo o due che cosa sono? Si aumentino gli stanziamenti annuali, ed il colpo è fatto; non ci è mica da spaventarsi.

In verità, quando io sentii tali dichiarazioni, non mi sono meravigliato, ma mi sono addolorato. Imperocchè, quando io vedo gli uomini, che hanno in mano il Governo del mio paese, rendersi così poco conto delle condizioni, in cui si trovano, dico il vero, io incomincio ad avere paura.

Aumentare gli stanziamenti è la cosa più facile del mondo; basta un tratto di penna. Ma dove prendete i mezzi per farvi fronte?

Qui non bastano delle chiacchiere, ci vogliono i quattrini.

Faremo economie, ci dirà l'onorevole Magliani, oppure faremo fronte col progressivo aumento delle entrate erariali. Ed io sono persuaso che l'onorevole Magliani, con la eloquente, e sempre ascoltata sua parola, dimostrerà come due e due fanno quattro, che il nostro bilancio è nelle sue mani talmente elastico, da permettere tutto. Si può aumentare la spesa della guerra, quella della marineria, quella dei lavori pubblici, si può anche, se occorre, diminuire qualche imposta; ed il pareggio sarà sempre inalterato.

È un bel miracolo! Eppure la Camera gli crederà di certo, massime in questa circostanza.

Però io sono un po' più scettico. Le promesse di economia, me lo si perdoni, comincia a farmi sorridere quando si tratta di un Governo, che si è lasciato trascinare ad aumentare anche le spese ordinarie di amministrazione da cinque anni a questa parte in quella proporzione che voi tutti conoscete.

Gli aumenti di entrata sperabili! Ma, Dio buono! se li avete impiegati cento volte in cento altre spese! Onorevoli colleghi, parliamoci chiaramente: ai maggiori stanziamenti per lavori ferroviarii non si può far fronte che con un aumento di carichi pubblici e con un più largo attingere al credito. I carichi pubblici voi sapete a qual punto sono: v'è tra voi qualcuno che abbia il coraggio di votare una nuova od una maggiore imposta solo per qualche milione? Il nostro credito! Ma esso, nonostante tutte le apparenze, è tutt'altro che consolidato. Volete persuadervene? Guardate i listini delle borse estere e che cosa trovate? Trovate che ad ogni più leggiera nube che si presenta sull'orizzonte, sia pure lontano da voi, subito si manifestano tristi effetti sui nostri valori; essi sono i primi di cui tutti i capitalisti esteri si liberano e sono quindi i primi a discendere di parecchi punti.

Pensate, onorevoli colleghi, che cosa avverrebbe il giorno in cui questa nube lontana si presentasse davvero oscura sul nostro vicino orizzonte. Io non so che cosa sarebbe allora del nostro credito, che, lo ripeto, non illudiamoci, è tutt'altro ancora che solidamente assestato.

Eppoi e le possibili complicazioni internazionali! E per queste, non sono che venti giorni, il Governo veniva qui a domandarci nuovi stanziamenti per spese militari! Ma avete dunque dimenticato le vostre dichiarazioni di ieri?

In verità, onorevoli ministri, io ammiro molto il vostro coraggio, ma non mi sento l'animo di seguirvi; ed io credo invece che di ben altro coraggio farebbe d'uopo; del coraggio che sapevano usare ministri di altri tempi; del coraggio, cioè, di dire al paese: è tempo di moderare i desideri in fatto di opere pubbliche, è tempo di fermarci un momento.

Comprendo come questa idea dovrà spiacere a molti; e non me ne meraviglio. Capisco che per essa molte promesse e molte aspettative dovrebbero andare a male. Ma io preferisco veder sorgere qualche disillusione locale, anziché vedermi esporre al pericolo di qualche grande disillusione nazionale. Noi non possiamo fare aumenti di stanziamenti per opere ferroviarie perchè non

possiamo ricorrere a nuove imposte e perchè non dobbiamo più largamente attingere al credito pubblico.

Ed io non vorrei che per affrettare oggi lavori di assai dubbio risultato anche in un lontano avvenire, noi ci ponessimo nella posizione di non poter far fronte ad eventualità che oggi o domani ci potrebbero cogliere. Il Parlamento, certo, non dovrebbe seguire il Governo per una simile strada.

Il mio modesto ordine del giorno esprime questi concetti. Io non spero però di vederlo accolto, sebbene io sia perfettamente persuaso che il primo ad accoglierlo dovrebbe essere il Governo. Ma non sarà accolto nè dal Governo nè dalla Camera, perchè la corrente che ci trascina è troppo forte. Esso rimarrà tuttavia come l'impressione di un voto modesto, ma sincero nell'interesse del nostro paese.

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Di Blasio Scipione, che è il seguente:

“ La Camera invita il Governo a presentare la legge speciale per una linea ferroviaria da Genova ad Asti per Ovada-Acqui e Nizza Monferrato, giusta l'articolo 11 della legge 5 luglio 1882, numero 875, e passa all'ordine del giorno. ”

Debbo fare osservare all'onorevole Di Blasio che questo suo ordine del giorno ha una stretta attinenza col capitolo 134 del bilancio, nel quale è uno stanziamento per la linea, nello stesso ordine del giorno citata.

Ora non può pregiudicarsi la discussione che solleva quella parte del capitolo che è relativa a questo stanziamento; e ciò succederebbe, sia con l'approvazione, che col rigetto dell'ordine del giorno dell'onorevole Di Blasio.

Perciò tanto questo, quanto l'altro presentato dall'onorevole Martini, che si riferisce al medesimo capitolo, come quello pure dell'onorevole Raggio, trovano la loro sede di discussione al capitolo 134.

Quindi prego l'onorevole Di Blasio di rimettere alla discussione di quel capitolo lo svolgimento del suo ordine del giorno, e saranno conseguentemente rimessi al medesimo capitolo l'ordine del giorno dell'onorevole Martini, e quello dell'onorevole Raggio.

Di Blasio Scipione. Onorevole presidente, lo scopo del mio ordine del giorno concerne una questione generale. Io non combatto nessuna linea, anzi sono sostenitore di linee ferroviarie; ma è l'osservanza della legge che mi sta a cuore.

Questa questione è stata trattata e largamente trattata nella discussione generale; ed a me sem-

brava che pure a qualche conclusione si dovesse venire.

Ma dal momento che l'onorevole presidente ha proposto di rimetterla all'articolo 134, io accetto la sua proposta; anzi lo ringrazio.

Presidente. A mia volta ringrazio l'onorevole Di Blasio della sua accondiscendenza.

Quantunque l'onorevole Di Blasio abbia in sostanza ragione, poichè trattasi di questione di principio, conviene però vedere in qual modo migliore essa possa essere risolta. Ora, sarebbero due questi modi: uno quello proposto dall'onorevole Di Blasio e l'altro, nel suo ordine del giorno, dall'onorevole Martini.

Converrebbe dunque, per scegliere, venire ad una discussione che qui non tornerebbe opportuna, mentre trova la sua sede al capitolo 134.

Resta dunque inteso che lo svolgimento dell'ordine del giorno dell'onorevole Di Blasio, come di quello dell'onorevole Martini, si farà al capitolo 134.

Consente, onorevole Martini?

Martini. Consento.

Presidente. Verrebbe ora l'ordine del giorno dell'onorevole Raggio.

Raggio. Con queste disposizioni avendo io raggiunto lo scopo per cui avevo presentato il mio ordine del giorno, lo ritiro.

Presidente. Sta bene.

Prego quindi la Commissione di riferire sugli ordini del giorno degli onorevoli Di Blasio e Martini, nella discussione del capitolo 134.

Romanin-Jacur, relatore. Sta bene.

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Prinetti, che è il seguente:

« La Camera, convinta che nelle attuali condizioni economiche e finanziarie del paese, non si possa prudentemente aumentare la somma chiesta annualmente al credito per le opere pubbliche, invita il Governo:

“ 1° a commisurare lo sviluppo ulteriore dei lavori ai mezzi disponibili, tenuto conto degli impegni già assunti;

“ 2° a prendere opportuni provvedimenti anche legislativi, ove occorra, per meglio determinare la sfera di azione e di responsabilità di ciascuno degli uffici componenti il dicastero dei lavori pubblici; e passa alla discussione degli articoli. »

L'onorevole Prinetti ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

Prinetti. Ho presentato questo ordine del giorno in seguito al discorso dell'onorevole Genala.

A me parve, ascoltando con attenzione le parole del ministro dei lavori pubblici, che sopra due punti l'indirizzo futuro della politica finanziaria del Governo rimanesse troppo vago e indeterminato.

Ed è a chiarire questi due punti che mira il mio ordine del giorno; e, svolgendolo, spero di dare al Governo occasione di fare su questo argomento dichiarazioni tali, che valgano a tranquillare la Camera ed il paese.

Signori; il fatto che ha dato motivo alla lunga discussione a cui assistiamo, è di una gravità eccezionale; che non ha altro esempio nella storia finanziaria del paese nostro, nè forse nella storia finanziaria del mondo intero!

La Camera votò una legge di spesa per costruzione di ferrovie, nella somma di 1,267 milioni; oggi, che non siamo nemmeno ad un quinto della sua esecuzione, abbiamo la dolorosa certezza, che a quell'oggetto occorreranno mille milioni di più!

Tutte le opere indicate in quella legge, vengono a costare più del preventivo; la enorme differenza non è da attribuirsi ad un solo errore, ma sibbene ad una serie costante e continuata di errori tecnici. Dacchè esistono al mondo ingegneri, io credo che sia difficile trovare un cumulo così grave e così completo di errori.

L'onorevole Gabelli si cavò il gusto di leggere le parole, con le quali il relatore della Commissione parlamentare, che nel 1879 difese la legge innanzi alla Camera, scagionò Commissione e Camera dall'accusa di votare una legge fondata sopra dati non abbastanza studiati e attendibili.

Io non seguirò l'onorevole Gabelli, perchè professo la teoria che la Camera, chiamata a votare delle spese, non debba incaricarsi di verificare essa gli studii su cui i calcoli delle spese stesse sono fondati.

Io credo che qualunque amministrazione, la quale si presenti dinanzi alla Camera a chiedere un così grosso stanziamento per opere pubbliche, debba avere nei suoi Corpi consulenti, tecnici ed amministrativi, uomini che valgano a fornire dati sufficientemente esatti per calcoli di questa natura.

Di questi errori io non intendo far risalire la responsabilità nè alla Commissione parlamentare, nè al Ministero, nè alla Camera; la responsabilità pesa sull'amministrazione che fece i progetti, secondo i quali la legge fu presentata al Parlamento. Ora, da tutto il discorso dell'onorevole Genala non appare ch'egli creda che vi sia

qualcuno colpevole, o per lo meno responsabile di ciò che è dinanzi al paese.

Si è detto che di tutti i progetti per la legge del 1879 forse nemmeno il cinque per cento era stato compilato dal Genio civile. Io mi meraviglio di questa dichiarazione, perchè ammesso che anche questi progetti fossero stati fatti da ingegneri privati, pure non potevano in alcun modo formar base di una legge così grave, senza essere stati prima dagli uffici del Governo seriamente esaminati e ponderati.

Ma purtroppo nemmeno questa ragione vale; noi abbiamo parlato molto di ferrovie, e l'importanza di questo argomento ci ha fatto obliare le altre, o quasi tutte le altre categorie di spesa che costituiscono il bilancio dei lavori pubblici. Ma io rammenterò alla Camera che questo fatto eccezionalmente grave di un aumento del cento per cento in media sulla spesa delle opere pubbliche fra preventivo e consuntivo, si ha non solo nelle costruzioni ferroviarie, ma nella maggiore parte dei lavori che il Ministero dei lavori pubblici fa. Ne avete avuto un esempio in tutto quanto si è detto per il porto di Genova, per quello di Messina, e potrai citarne una serie ben lunga e noiosa. E questi progetti furono tutti compilati dal Genio civile.

Le altre amministrazioni, quella della guerra, quella della marineria, ad esempio, eseguiscano opere non meno importanti, non meno difficili a calcolarsi per la spesa preventiva, di quelle del Ministero dei lavori pubblici; eppure in queste il divario fra preventivi e consuntivi è immensamente minore. È naturale nell'animo nostro il dubbio che nella amministrazione dei lavori pubblici vi sia qualche parte che non agisca nel modo dovuto, nella sua sfera di azione e responsabilità.

Non deve esservi nessuno colpevole, nessuno responsabile, davanti al paese, di questo grave fatto, che turba tutta la vita economica, tutta la politica finanziaria del Governo?

Non ho alcuna voglia, o signori, di far censure postume od inutili accuse. Non ho votato nessuna delle leggi da cui l'*omnibus* ferroviario ha tratto la vita. Non ho in questo responsabilità alcuna. Per me dunque non guardo al passato; ciò che è stato è stato. *Acqua passata non macina più*. Ma ad una condizione, onorevole Genala; a condizione che dall'esperienza passata (e della quale, mi affretto a dirlo, io non voglio darle troppo grave responsabilità), a condizione che dall'esperienza passata abbiamo a trarre guida per l'avvenire.

Molti di noi potranno deplorare il sistema che si è inaugurato riguardo alle opere pubbliche, dal

1879 in poi, ed io pel primo lo deploro; ma non credo che, nelle presenti condizioni del paese e del Parlamento, questo sistema possa venir mutato. È quindi evidente che per un lungo periodo di tempo, per 15 o 20 anni almeno, noi dovremo continuare in questa via. Ed io confido che almeno inconvenienti come quelli che sono accaduti ora non abbiano a rinnovarsi in questa proporzione per l'avvenire. L'esperienza passata ci sia di guida.

Ed io spero che l'onorevole Genala saprà prendere quelle misure che valgano ad assicurare per il futuro una ben maggiore attendibilità ai calcoli che l'amministrazione presenterà alla Camera.

Io non ho in animo di fare alcuna proposta; non ne avrei autorità. Ma mi si permetta di rammentare che, allorchè difesi innanzi alla Camera le convenzioni ferroviarie, parlando di quella parte del disegno di legge che riguardava i rapporti fra il Governo e le Società quanto alle costruzioni, io dissi che approvava quella parte in quanto la considerava come una facoltà che si riservava lo Stato; ma che confidavo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, fedele alle sue dichiarazioni, avrebbe conservato, anzi aumentato e migliorato i mezzi di cui il Governo poteva disporre per fare esso stesso le costruzioni, indipendentemente dai mezzi che le Società avrebbero messo a sua disposizione.

L'onorevole Genala è stato accusato in questa discussione di aver disarmato il Governo di questi mezzi. Io non gli faccio di questo accuse. L'onorevole Genala non poteva sopprimere il corpo costruttore del dipartimento dei lavori pubblici per una ragione semplicissima: chè, se per corpo costruttore s'intende una compagine di uomini e di cose di grandi e piccoli ingegneri e geometri che per lunga tradizione, per lunga pratica accudiscono a studiare, dirigere e condurre a termine lavori di questa natura; se per corpo costruttore, dico, s'intende un insieme simile, dei lavori pubblici nel nostro Ministero non mi risulta ch'esso sia mai esistito.

Non ha esistito prima del 1879, perchè fino allora in questa materia si seguivano sistemi essenzialmente diversi; lo Stato allora non era costruttore di ferrovie, ma sovventore. Non ha esistito dal 1879 al 1883, perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici di allora neppur cercò di crearlo. Non ha esistito dopo, perchè era invalsa la convinzione che c'era già.

Quindi oggi lo Stato è completamente disarmato di fronte alle Società ferroviarie. Lo Stato è in condizione di dover dipendere da loro, o di

dover creare di nuovo un personale per sè. E d'altra parte l'esperienze di questi anni prova, mi pare, a sufficienza, che le responsabilità collettive mentre annullano la responsabilità individuale, scompaiono, al momento in cui sarebbe più necessario trovarle. Ed io credo che molto meglio sarebbe per la tutela degli interessi dello Stato, sostituire a questa responsabilità collettiva, la responsabilità individuale chiara e precisa.

Se voi avrete per ciascun'opera o per ciascuna categoria di opere degli individui, i quali le vedano nascere, le seguano nel loro svolgimento, le conducano a termine, ne liquidino i conti, voi avrete almeno qualcuno che risponderà moralmente al ministro, alla Camera e al Paese dell'opera sua. Ma, comunque sia, segua l'onorevole Genala queste idee, o ne segua altre, questo a me sembra certo: che nell'organismo di cui egli deve valersi per compiere l'alto ufficio suo, qualche organo esiste improprio alla funzione cui è destinato e che deve essere modificato o mutato. Tale è appunto il concetto di uno dei capoversi del mio ordine del giorno e confido che l'onorevole Genala voglia accogliere questo concetto; e con la sua alta intelligenza, con la sua grande attività, col suo zelo pel servizio pubblico, svolgerlo in modo che torni efficace nell'interesse del Paese.

Ma vi è ancora un altro lato dal quale la questione della responsabilità deve essere, secondo me, considerata. Noi ci troviamo, oggi, ad aver superato di più centinaia di milioni, con gli impegni assunti e ormai liquidati, gli stanziamenti maturati finora sul bilancio dei lavori pubblici; noi abbiamo impegnato, con debiti che dobbiamo pagare, lo stanziamento di due anni avvenire.

Ciò è perfettamente legale: perchè le leggi per le costruzioni ferroviarie concedono questa facoltà al ministro dei lavori pubblici; ma io domando all'onorevole Genala se questa sia buona contabilità e sana politica finanziaria. Un ministro meno scrupoloso di lui, o meno conscio dei suoi doveri, potrebbe, domani, impegnar lo Stato per una somma assai maggiore; per una somma che costituirebbe un pericolo serio per la finanza dello Stato. Non è egli dunque necessario ovviare a questo pericolo? Io domando all'onorevole Genala se non converrebbe presentare un provvedimento legislativo a tale oggetto.

Qualunque sia la somma che noi annualmente destineremo alle costruzioni ferroviarie, parmi opera prudente il far sì che, d'ora in avanti, sia sempre commisurato a questa l'importo dei lavori annualmente appaltati. E su questo che io chiederei

delle dichiarazioni tranquillanti, all'onorevole Genala.

Ed ora vengo all'altro punto del mio ordine del giorno.

L'onorevole Genala ha dichiarato nel suo discorso che non si deve ritardare d'un giorno la costruzione delle ferrovie. Sarei curioso di sapere di qual giorno intende parlare. Vi fu un giorno stabilito dalla legge del 1879, ed era nel 1900; vi fu un altro termine stabilito con la legge del 1882; ve ne fu un altro stabilito con le dichiarazioni che accompagnarono la legge del 1885. Secondo queste ultime, pareva che tutte le ferrovie italiane avrebbero dovuto essere costruite in dieci anni, ossia per il 1895.

Ma prendiamo pure il termine il più lontano, quello del 1900. Ci sono 12 anni e mezzo. Ora, io ammetto, per ora, le cifre che l'onorevole Genala ha annunziate come risultamento di più recenti studii del Ministero dei lavori pubblici. Il costo delle ferrovie sarebbe dunque di 2,250 milioni; 450 milioni son l'importo degli stanziamenti già maturati; sarebbero dunque 1800 milioni che noi dovremo provvedere in 12 anni e mezzo.

Ma vi sono dei dubbi intorno ai quali l'onorevole Genala forse non ha risposto con quella precisione che desidererei. Vi sono 27 linee non ancora cominciate, non ancora studiate. Non riserveranno esse delle sorprese nuove e dolorose ai contribuenti italiani?

E che dirò del materiale mobile? noi non possiamo costruire delle linee per poi non avere i mezzi di trarne tutto il frutto possibile. L'onorevole ministro stesso ha riconosciuto che la dotazione per il materiale mobile è scarsa, e che va aumentata. Vi sarà quindi un'altra somma, e non lieve, da aggiungere ai 1800 milioni che dobbiamo provvedere in 12 anni. Qualche nuovo tronco suppletivo, qualche variante, qualche stazione certo la aggiungeremo per via.

Dunque in dodici anni e mezzo noi dovremo provvedere almeno due mila milioni, ossia, all'incirca, da 165 a 170 milioni all'anno, invece di 102 milioni, che annualmente stanziamo nel bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro ha detto che per questo maggiore, inevitabile stanziamento, tre sono le fonti, da cui debbonsi attingere i mezzi; le economie, le maggiori entrate ed il credito. Ora, se noi pigliamo il bilancio, che è stato presentato alla Camera per l'esercizio 1887-88, noi vi troviamo un avanzo di 16 milioni, dico le cifre tonde addirittura; ma da questi bisogna detrarre 5 milioni, che provengono dal movimento dei capitali.

È una somma minore di debito, che noi paghiamo, in confronto di quello, che ci addossiamo. Dunque l'avanzo vero, preventivato, si riduce a undici milioni.

Ma vi sono ancora delle altre spese latenti, la cassa pensioni, ad esempio, e la cassa militare.

Ora io sopprimo gli undici milioni, ammettendo che possano bastare al pericolo di queste eventualità future, e mi rimane un bilancio, perfettamente in equilibrio, con questa sola eccezione che noi provvediamo alle ferrovie con emissioni di rendita, o con emissioni di altri titoli, i quali, dal punto di vista generale del credito pubblico li credo a quella perfettamente equivalenti.

È vero che i risultati dell'entrate passate hanno sempre dato un sensibile miglioramento, in confronto delle previsioni, ma è altrettanto vero che un aumento c'è sempre stato nelle spese, per modo che le maggiori entrate, verificate nel consuntivo, sono sempre state largamente equilibrate dalle maggiori spese; e la riprova di ciò si trova nel discorso ultimo dell'onorevole Magliani, il quale ha riconosciuto che il fondo di tesoreria si era in questi ultimi sette od otto anni mantenuto alle stesse condizioni, in cui era prima. Il che prova che noi abbiamo avuto nè avanzo vero, nè perdita vera nell'esercizio di questi anni sommati insieme.

Non mi occupo dei residui, i quali riguardano il conto patrimoniale; e, di fronte alle gravi questioni, che stanno agitandosi, non mi pare possano variare sostanzialmente le condizioni finanziarie dello Stato.

Ma cominciamo a parlare di queste economie su cui si vuol fare tanto assegnamento. Io non credo, dico il vero, all'efficacia delle economie nel senso di diminuire gli stanziamenti che noi abbiamo oggi in bilancio. Su questo non nutro nessuna illusione.

Pur troppo, quando gli stanziamenti sono aumentati, diventa difficile il ritornare sul cammino fatto ed il risparmiare su questi stanziamenti, che sono già entrati nella consuetudine del bilancio. Ma sarebbe già molto se si potesse consacrare alle ferrovie l'aumento annuale delle entrate.

Da dieci anni andiamo rimaneggiando sempre le imposte, ed il dedurre quale sia nell'aumento dell'entrata la parte da attribuirsi all'incremento naturale della ricchezza pubblica, è molto difficile. Però fra i vari pareri io accetterò il più ottimista, e crederò a quelli i quali ritengono che una ventina di milioni all'anno si possano sperare dall'incremento progressivo delle imposte dello Stato. Ma, signori, noi abbiamo altrettanto e più di aumento nelle spese che voi proponete alla Camera.

Il bilancio 1887-88 presenta 21 milioni di aumento sui quattro soli dicasteri della guerra, della finanza, dei lavori pubblici e del Tesoro. Dunque, per quanto si possa dire che le economie non si fanno in sede di bilancio, ma con apposite leggi, io dubito molto dell'efficacia di questi vostri provvedimenti e delle risorse che sperate di aver da questi cespiti. Lo stesso onorevole Genala, nel suo dicastero, ci presenta un caso che fa molto dubitare delle economie; alludo all'amministrazione delle poste.

L'entrata delle poste presenta ogni anno un sensibile aumento di due o due milioni e mezzo; siccome noi abbiamo tariffe postali molto elevate, questo aumento dovrebbe essere quasi tutto un profitto netto per l'erario. Ebbene, quest'anno l'aumento nelle spese dell'amministrazione delle poste supera l'aumento preventivato dell'entrata.

Richiamerò l'attenzione dell'onorevole Genala su un'altra cosa del suo dicastero. La legge del 1881, per la costruzione delle strade ordinarie, era una legge non accentratrice, perchè lasciava la facoltà alle provincie di costruire esse le strade con un sussidio del 50 per cento per parte dello Stato. Con ciò si doveva supporre che non ne sarebbe venuto incremento all'amministrazione centrale. Ma la burocrazia ha delle risorse grandissime. La burocrazia disse che si sarebbe data, nell'erogazione dei fondi stanziati da quella legge, la preferenza a quelle provincie che avessero affidato le loro costruzioni allo Stato. Quindi, quasi tutte le provincie affidarono le costruzioni allo Stato. E ne venne un incremento, e non piccolo, in tutte le amministrazioni centrali, e l'impianto di amministrazioni locali apposite. Ed un aumento di burocrazia, una volta fatto, difficilmente si riesce a distruggere.

Io so che l'onorevole Genala mostra di volere ritrarsi da questa via; so di qualche caso, nel quale egli ha accennato di volere restituire alle provincie un'autonomia, che furono molto incoraggiate a perdere. Ma questo prova come la burocrazia tenda sempre ad allargarsi, e come ogni anno produca un aumento di spesa, che assorbe in gran parte, se non assorbe tutto, l'aumento progressivo delle entrate.

Restano le nuove imposte. Cominciamo a mettere fuori del conto l'aumento che voi avrete negli anni prossimi dallo svolgimento dei provvedimenti finanziari votati nell'anno scorso, perchè deve compensare l'abolizione dei due decimi sulla fondiaria. Vi resta dunque, come unica risorsa, la revisione della tariffa doganale.

Questa è la risorsa dalla quale si spera di

avere quanto manca per sanare le piaghe del bilancio. Io non ho molta fede in questa risorsa; ma, in ogni modo, di ciò lascio intera al Governo la responsabilità.

Di una sola cosa mi impensierisco, sulla quale vorrei chiamare l'attenzione della Camera e del Governo. Delle tre fonti, a cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto di volere attingere le risorse per le costruzioni ferroviarie, " maggiori entrate, economie e credito "; ed io temo ch'egli si debba appigliare esclusivamente al terzo metodo, perchè più comodo. Perchè stampare delle cartelle di rendita e venderle finchè si trovano compratori è un sistema estremamente facile.

Ma appunto perchè facile io lo credo molto pericoloso; e appunto perchè pericoloso è su questo, che io chiedo dichiarazioni categoriche al Governo. Vi ha tutta una scuola, la quale considera con cuor leggiero l'ingrossarsi del debito pubblico. È una scuola che fiorisce in Francia, che vi ha sempre fiorito, e che oggi minaccia di prosperare anche in Italia. (*Conversazioni*).

Presidente. Ma li prego di far silenzio, onorevoli colleghi!

Prinetti. L'onorevole Giolitti nel suo splendido discorso ve ne fornì una prova quando ridusse solamente a 15 milioni all'anno, che sarebbero poi 22, l'onere che pesa sul bilancio per le ferrovie.

Questo si chiama sostituire l'interesse al capitale, e riducendo così ogni 100 lire a lire 5 è naturale che le cifre dovessero molto più piccole. (*Continuano le conversazioni*).

Presidente. Ma facciano silenzio, onorevoli colleghi, li prego!

Prinetti. Lo stesso ragionamento, o giù di lì, se ho ben compreso, faceva ieri l'onorevole Branca.

Il discorso dell'onorevole Genala non mi rassicura su questo punto, perchè egli non disse quale fosse il limite a cui il Governo debba arrestarsi nell'emissione del debito pubblico; invece egli sciolse un inno pindarico allo sviluppo dei lavori ferroviari, e dei lavori pubblici in genere, alle immense ricchezze nascoste, e non ancora messe in evidenza, che si trovano in tutta l'Italia.

Confrontò la pochezza della rete ferroviaria italiana con le reti dell'Austria e della Francia; parlò del bisogno di favorire la nostra esportazione, e citò la frenesia con cui le popolazioni chiedono nuove ferrovie e nuove opere pubbliche.

Ora si direbbe quasi da questo suo discorso che un nuovo *omnibus* ci minacci. È un linguaggio proprio a destare nuovi appetiti, e nuove

speranze. Ebbene è un sentimento di amicizia che mi spinge a dire all'onorevole Genala che la strada per cui si mette, se è questa, è pericolosa, e può condurre a sacrificare uno dei nomi più simpatici, una delle riputazioni più elevate del nostro Parlamento alle facili seduzioni di giulivi ma passeggeri trionfi.

L'aumentare del debito dello Stato non va considerato in modo assoluto, ma relativo; ossia proporzionatamente al credito di cui lo Stato gode, ed al risparmio che questo Stato fa.

Il debito pubblico francese, per quanto sia quattro volte il nostro, però proporzionatamente alla ricchezza della Francia ed al credito cui gode nel mondo è più piccolo del nostro; ed io credo da molti sintomi che noi non possiamo spingere più oltre di quello che facciamo l'emissione annuale di debito in Italia. E lo prova questo fatto, onorevole ministro; che in questi giorni mentre una minaccia di crisi politica ha agitato le borse di Europa, una minaccia di crisi nella quale noi siamo certo meno impegnati della Francia, per esempio, si è veduto il debito pubblico francese ribassare nemmeno metà di quello che è ribassato il debito pubblico italiano; ed oggi, dopo l'abolizione del corso forzoso, noi abbiamo l'aggio dell'oro in Italia.

Ieri si aveva al 10 per mille, ossia ad un tasso più alto di ciò che fu in Francia dopo il disastro di Sedan. (*Rumori a sinistra*).

Presidente. Onorevole Prinetti, veda di restringersi allo svolgimento del suo ordine del giorno. (*Approvazioni*).

Prinetti. Si è parlato più volte in quest'Aula della conversione della rendita. Fu una anzi delle speranze con cui si aprì il nuovo anno in Italia. (*Rumori a sinistra — Conversazioni*).

Presidente. Ma facciano silenzio, li prego, onorevoli colleghi.

Prinetti. Ma io non credo che si possa seriamente pensare di raggiungere questo scopo se non moderando l'uso, che noi facciamo del credito pubblico. La conversione non può essere fatta se non quando la più gran parte del debito pubblico... (*Nuovi rumori — Conversazioni*) sia stabilmente collocata.

Presidente. Ma facciano silenzio, li prego!

Prinetti. Io credo dunque necessario che una parola del Governo (*Rumori continuati a sinistra*) rassicuri il credito pubblico dichiarando formalmente alla Camera che se gli stanziamenti annuali delle ferrovie dovranno essere aumentati più di quello che sono ora, si troveranno i mezzi per altra via che non sia l'appello al credito.

Tale è lo scopo del mio ordine del giorno; ed è su questo che io spero di avere dal Governo una parola che mi rassicuri completamente. E con ciò non voglio più oltre importunare la Camera (*Bravo!*). Attendo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dal presidente del Consiglio, dichiarazioni che valgano a tranquillare me, e chi per avventura avesse questi miei timori. Se queste dichiarazioni saranno tranquillanti, io sarò ben lieto di continuare a dare al Gabinetto il modesto appoggio del mio voto e della mia parola; se no, con tutto il dolore dovrò separarmi da chi ha avuto finora le mie simpatie politiche, ed avrà sempre le mie simpatie personali (*Benissimo!*).

Presidente. Vengono ora altri ordini del giorno, ma io rivolgo una viva preghiera ai colleghi, di tener conto nel loro svolgimento delle condizioni in cui si trova la Camera (*Bene! Bravo!*).

Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Comin:

« Il sottoscritto persuaso che un'indagine spassionata sulle condizioni presenti del personale ferroviario, e un esame diligente sullo stato del materiale non potrà che tornare a vantaggio del servizio ferroviario nell'interesse del paese, propone alla Camera di ordinare un'inchiesta in proposito, composta di membri del Parlamento e di funzionari dello Stato, e passa all'ordine del giorno. »

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Essendo appoggiato, l'onorevole Comin ha facoltà di svolgerlo.

Comin. Comincio dal dichiarare subito che mi atterrò, come del resto soglio fare sempre, alla raccomandazione del nostro illustre presidente; e mi vi atterrò anche nell'interesse mio: e la Camera ne intende facilmente il perchè. Però prima di incominciare il brevissimo svolgimento del mio ordine del giorno, non posso astenermi dal rilevare una idea esposta dall'onorevole oratore che mi ha preceduto, e da parecchi oratori della sua scuola e delle sue opinioni politiche.

L'onorevole Prinetti ha parlato di cuor leggero, significando con ciò la larghezza con la quale l'onorevole Genala ed il Ministero avevano dichiarato di poter continuare le costruzioni ferroviarie per mantenere gli impegni presi.

Voci. No, no!

Prinetti. Ma no.

Comin. Mi lasci parlare, onorevole Prinetti.

Io ho ascoltato per tre quarti d'ora il sermone

suo, abbia ora la compiacenza di ascoltar me. (*Si ride.*)

Presidente. Onorevole Comin, parli al presidente.

Comin. Ma, onorevole presidente, bisognava pur dir qualcosa: mi s'interrompe dopo due parole!

Ci vuol la pazienza di Giobbe! (*Bravo! a sinistra — Ilarità.*)

Torno al cuor leggero.

Capisco perfettamente che coloro i quali hanno la pancia piena non provino gli stimoli del digiuno. (*Rumori e interruzioni a destra — Bene! Bravo! a sinistra.*)

Ed in questa condizione ci troviamo precisamente.

Ci sono delle provincie le quali sono munite, ed io le felicito e me ne consolo, di tutti i mezzi di comunicazione. Quelle provincie le hanno pagate quelle opere, ma gl'interessi dei capitali coi quali le hanno fatte li pagano tutti i contribuenti. (*Benissimo! a sinistra — Rumori a destra.*)

Non solo; ma quando siamo a vendere i prodotti le provincie che non hanno strade nè ferrovie li vendono 10, mentre in quei paesi dove le strade e le ferrovie abbondano li vendono a 30. Vi sono regioni nelle quali non vi è quasi il tornaconto a portare i prodotti sui grandi mercati, perchè le spese di trasporto eccedono la media del valore dei prodotti stessi.

Presidente. Onorevole Comin, la prego di non badare alle interruzioni, di non apostrofare nessuno e di venire allo svolgimento del suo ordine del giorno.

Comin. Onorevole presidente, ci sono delle verità ch'è meglio dirle chiaramente affinchè le popolazioni le possano conoscere, e acciò non abbiano ad essere mistificate da una certa stampa che ha per abitudine di svisare la verità.

Ora io dico che quando c'è una parte del paese che ha dieci ed un'altra che ha venti e tutti devono pagare in un'eguale misura...

Presidente. Ma questo non è il suo ordine del giorno.

Comin. Non è il mio ordine del giorno, onorevole presidente, ma è l'ordine del giorno di gran parte del paese. (*Rumori a destra — Vive approvazioni a sinistra.*)

Presidente. Venga al suo ordine del giorno.

Comin. Le economie le faremo quando saremo tutti nella stessa condizione. Ed ora vengo al mio ordine del giorno; il quale, e lo dichiaro subito, non ha niente di ostile per nessuno, e neppure quindi per l'onorevole Genala e per il ministro.

Si tratta di un interesse superiore non di un interesse politico.

Il primo è un interesse morale altissimo, il secondo è un interesse di servizio pubblico.

La condizione, o signori, del personale ferroviario è delle più infelici.

Vi sono impiegati, i quali non sono pagati neppure la metà di quello che oggi è pagato un operaio.

Questi impiegati hanno il carico di servire le Società dalla mattina alla sera, e sono persone di condizione civile. Questo personale numerosissimo è trattato come non sarebbero trattati gli iloti; ed io dico che il Governo, il quale ha una partecipazione in questa speculazione, non può e non deve permettere che un numerosissimo personale sia trattato in questa guisa.

Io, se ci fosse qui il nostro egregio collega Borelli, il quale non ha potuto venire per infermità, l'inviterei a dire se è vero o non è vero che lo pregai di esaminare, nella sua qualità di distinto clinico, un impiegato delle ferrovie a Napoli, il quale aveva servito 13 anni nei reali carabinieri. Ebbene, questo povero impiegato è stato esaminato, dietro preghiera mia, dall'onorevole Borelli, e l'onorevole Borelli mi ha data questa risposta: non mangia sufficientemente, non ha nutrizione sufficiente; è affetto da anemia. (*Mormorio*).

Ora, io mi domando, o signori: è permesso questo? 54 lire al mese! È permesso che il Governo, il quale, ripeto, ha partecipazione pure in questa speculazione delle ferrovie, lasci un numerosissimo e benemerito personale alle prese colla fame? Io ve lo domando. È in una condizione miserrima!

Questo per una parte.

Vi è poi nel trattamento di questo personale la differenza osservata dall'onorevole La Porta, differenza, sulla quale l'onorevole ministro, ed io lo felicito, ha dichiarato di voler prendere informazioni.

Le informazioni gliele do subito io, onorevole Genala.

Domandi ciò che ha un capo-stazione, per esempio, a Milano, ad Alessandria, a Genova, e ciò che ha un capo-stazione a Roma ed a Napoli, e vedrà se non c'è la differenza di un terzo nel trattamento.

Ora, perchè ci devono essere dei figli prediletti e dei figli bastardi?

Quanto al materiale, tutti sanno in quali condizioni si trova. Qui a Roma, nei tempi scorsi, siamo stati un mese senza sapere, per le condi-

zioni in cui si trovavano le macchine, se si sarebbe potuti partire ogni giorno, o no.

Quanto a numero, l'onorevole Genala sa come il materiale sia deficiente. Credo che egli abbia autorizzato le Società a prendere in affitto un certo numero di carri della Paris-Lyon-Méditerranée. Ma questi non bastano: fra sei mesi, fra otto mesi o un anno, quando si aprirà all'esercizio la succursale della galleria dei Giovi, che cosa si farà? Io vedo che non si pensa neppure a questa eventualità.

E giacchè ho nominato la succursale della galleria dei Giovi, permetta l'onorevole Genala che a questo proposito io le rivolga un'interrogazione. È vero, o non è vero che i lavori della succursale dei Giovi sono nuovamente sospesi; e che l'appaltatore di quella galleria, che ha avuto la fortuna di potere appaltare per 22 milioni un lavoro pel quale ne ritrarrà 65, ha iniziato una nuova lite?

Voci al banco della Commissione. Sì, sì, è vero.

Comin. Dunque, figuratevi, neppure i 65 milioni basteranno!

Del resto, l'onorevole Prinetti diceva poco fa che noi dobbiamo spendere in dodici anni 1800 milioni: ora se dobbiamo spendere questa ingente somma, facciamo almeno che qualche piccola parte di essa vada a sollievo di un povero personale trattato nel modo che ho dianzi indicato.

Ecco perchè ho proposto e raccomando alla Camera il mio ordine del giorno acciò si faccia un'inchiesta, la quale, ripeto, non ha niente di ostile nè per il Ministero nè per nessuno.

Il mio ordine del giorno è stato presentato nel concetto di giovare ad un personale considerevole e rispettabilissimo, e di migliorare un servizio pubblico. Non ho altro a dire. (Bravo! Benissimo! *a sinistra*).

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Pelloux, che è il seguente:

“ La Camera confermando il concetto che possono avere la precedenza le costruzioni ferroviarie che più direttamente interessano la difesa dello Stato, invita il Governo a valersi della facoltà concessagli dagli articoli 7 e 10 della legge 5 luglio 1882, e passa all'ordine del giorno. ”

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Pelloux ha facoltà di svolgerlo.

Pelloux. Domando pochissimi minuti alla Camera,

perchè non è certamente questo il momento di abusare del suo tempo.

Il concetto che mi ha guidato alla presentazione del mio ordine del giorno è questo: data la situazione nuova nella quale ci troviamo per rispetto alle costruzioni ferroviarie, mi sembra conveniente di riaffermare il principio che, nella determinazione delle linee le quali saranno ancora da costruirsi, debba tenersi in gran conto l'interesse della difesa dello Stato.

Nella legge del 1882 questo concetto era espresso sotto due forme: all'articolo 7 e all'articolo 10; all'articolo 7 in cui si autorizza l'acceleramento di quelle linee che sono d'interesse militare; all'articolo 10 in cui si obbliga il Governo a fare gli studi di quelle nuove linee, che si ritengono di interesse per la difesa, e non furono contemplate nella legge del 1882.

Finalmente questo stesso concetto era confermato da un ordine del giorno del Senato del 26 aprile 1885.

Io non voglio esaminare ora come sieno state osservate in passato queste disposizioni. Non è mio compito; e questo fatto io lo considero solo come accessorio per la mia tesi. Quello che è interessante oggi è di pensare all'avvenire più che al passato.

La discussione avvenuta qui ha luminosamente provato che, per forzate circostanze, le leggi del 1879 e del 1882 non hanno avuto tutta quella esatta applicazione, che dallo spirito e dalla lettera delle medesime si doveva aspettarne. Lungi da me il voler far colpa di ciò agli egregi uomini che hanno diretto in passato, o che dirigono ora, l'amministrazione dei lavori pubblici. Comprendo troppo bene quante immense difficoltà di diverso genere essi hanno dovuto superare per il fatto di questa complicatissima quistione; difficoltà di ordine tecnico, finanziario, amministrativo ed anche politico. Non voglio nemmeno dire che, nell'applicazione di queste leggi, non sempre perfettamente esatta, l'interesse militare sia stato il più trascurato: sarei ingiusto; anzi confesso che, date le circostanze, dati i guai che sono stati qui rivelati, bisogna convenire che l'amministrazione dei lavori pubblici è stata, in molte occasioni, abbastanza arrendevole verso l'amministrazione militare.

Cito un esempio solo: quello della Parma-Spezia, già ricordato qui. Il maggior costo di quella linea, di gran lunga superiore a quello preventivato, è causato da ragioni di carattere essenzialmente militare.

Io non so ancora quali proposte concrete farà

l'onorevole ministro dei lavori pubblici per andare avanti nei lavori ferroviari; so però che questo momento si può considerare come il principio di un nuovo periodo; e credo che occorra stabilir bene la via che si deve seguire. Mi riservo di vedere le proposte che farà il ministro dei lavori pubblici; se saranno tali da poter essere accolte con tranquillità, le accetterò; bisogna tuttavia tener conto non solamente dei lavori ferroviari che dovranno tutti essere compiuti, ma anche della possibilità materiale e finanziaria di farli senza pregiudizio per altri bisogni inesorabili.

Detto questo, confesso che l'altro giorno, quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici espose così chiaramente alla Camera le ragioni tutte che consigliavano di proseguire attivamente nei lavori ferroviari, sperava che una parola egli avrebbe detto ancora sull'importanza che possono avere le costruzioni ferroviarie per l'interesse della difesa dello Stato. Quella parola egli non ha pronunciato; e credo che sarebbe stato utile, anche per lui, di pronunciarla; non già, mi affretto a dirlo, nel senso di valersi di questo argomento per ottenere maggiori mezzi, ma, forse, per poter ottenere da esso una guida che potrebbe essere efficacissima nella soluzione del problema.

L'onorevole Gabelli disse giorni sono che le ragioni d'interesse militare sono state accampate da tutti coloro che hanno proposto delle linee ferroviarie. Non entrerei in questo argomento che ci porterebbe lungi assai. Però è indubitato che tutti i mezzi maggiori di comunicazione che si hanno in un paese, in massima, riescono di vantaggio alla sua difesa.

La configurazione della nostra penisola; la sua forma straordinariamente allungata; l'essere il nostro territorio diviso longitudinalmente mediante quell'ostacolo serio assai per le comunicazioni, che è l'Appennino, fanno sì che le linee, le quali hanno maggior interesse per la difesa dello Stato, sono quelle che tendono a diminuire gli inconvenienti militari di questa configurazione.

Quali sono queste linee? Evidentemente quelle che nel senso della lunghezza, della longitudine, direi, contribuiscono a riavvicinare il mezzogiorno d'Italia al nord, dapprima; e quindi quelle altre che attraverso all'Appennino stabiliscono facilità di comunicazione tra i due versanti. Questo in massima generale. Ora io credo che queste linee sieno quelle che possono permettere alle provincie più lontane di partecipare alla concorrenza nazionale od internazionale, come si è espresso l'onorevole Genala; sieno quelle che permettano più facilmente lo smercio dei prodotti agricoli;

sieno quelle che corrispondano ad una più equa ripartizione della rete ferroviaria su tutto il territorio del regno.

D'altra parte, se si considera che le linee che sono fatte a scopo militare richiedono una maggiore facilità d'esercizio, e sono perciò d'esercizio meno costoso; se si considera che per le linee militari occorre un'ingente quantità di materiale mobile, come ha brillantemente esposto l'onorevole Gabelli giorni sono, si potrà facilmente convenire che le linee militari che interessano la difesa sono, in fondo, quelle che meglio corrispondono agli interessi delle popolazioni.

Nella stessa maniera che si dice, con ragione, che, producendo dei buoni cavalli per il servizio militare, si producono anche dei cavalli atti agli usi dell'agricoltura e agli usi domestici, si può dire, credo, e forse con maggiore ragione, che per le ferrovie, se si tiene un grande conto degli interessi militari, si viene così ad ottenere quelle linee, quella rete, le quali corrispondono meglio alle industrie, alla agricoltura, al commercio, al benessere delle popolazioni.

Questo è tanto più da consigliarsi, tanto più da seguirsi rigorosamente, fedelmente, in quanto che rende la linea di condotta del Governo molto più facile, perchè gli dà modo di resistere a quella ressa che gli si fa intorno colle influenze, che tendono a far prevalere i vari interessi locali non facili a giudicare; influenze, le quali non si possono sempre allontanare, e che, pur troppo, qualche volta bisogna subire.

Questo è il concetto del mio ordine del giorno: che cioè per le nuove costruzioni debbasi far gran conto della difesa dello Stato.

Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà e potrà accettarlo; e lo prego che quando presenterà dei provvedimenti qualsiasi per la soluzione del problema ferroviario, voglia in questi inserire il concetto, che io ho espresso.

Non ho altro a dire. (*Bravo!*).

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Torraca, che ha cambiato turno con l'onorevole Di Rudini. Ne dò lettura.

“ La Camera :

“ Aspettando che il Governo presenti la proposta annunziata,

“ Passa alla discussione degli articoli. ”

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Onorevole Torraca, ha facoltà di svolgerlo.

Torraca. (*Segni di attenzione*) Al più sottile ordine del giorno, il più sottile discorso. Non dirò quindi che poche parole per rendere chiaro il mio concetto.

Quale è la situazione in questa Camera?

Per chi, contro chi e su di che si domanda una deliberazione, si vuole un voto?

Molte censure sono state rivolte all'onorevole Genala; parecchie egli ne ha ribattute; ma si deve riconoscere che nell'andamento delle cose al Ministero dei lavori pubblici vi è non poco da correggere, non poco da riordinare.

Lo stesso onorevole Genala lealmente lo ammette, ed invoca le attenuanti delle immani difficoltà tra le quali si è trovato e contro le quali ha dovuto combattere.

Per mio conto sono disposto a dare all'onorevole Genala tutte le attenuanti.

Dall'altra parte, o signori, se è ingiusto confondere le responsabilità del passato, è difficile il discernerele; e coloro i quali sono stati gli autori, gli istigatori di ieri, non hanno il diritto di venire oggi a fare da giudici inesorabili.

Signori, ciò che ha dominato in questa discussione, ciò che preoccupa tutti, è la gravità del problema che l'onorevole Genala non ha creato, ma che è stato creato un po' da tutti; onde tutti dobbiamo contribuire a risolverlo.

Ora, o signori, quando v'è un problema gravissimo, credo che la Camera una cosa utilmente possa fare, quella di attendere alla responsabilità del presente e dell'avvenire.

Ma su questo punto, che è l'essenziale, che cosa possiamo deliberare? Su che cosa possiamo votare?

Ci mancano gli elementi; noi non abbiamo modo di dare un giudizio sicuro; non abbiamo che proposte indeterminate e promesse; e sulle promesse si aspetta, non si vota.

La questione ferroviaria si connette a tutta la questione finanziaria non solo, ma a tutto l'andamento della nostra politica generale, interna ed estera; imperocchè non è stranezza il dire che certe soluzioni, le quali in un momento di calma assicurata potrebbero esser buone, sarebbero invece pericolose in un momento di grande incertezza, come questo nel quale è l'Europa.

Aspettiamo dunque che il Ministero ci presenti le sue proposte per poterle esaminare maturamente, considerarle in sè stesse e in relazione con tutta la politica del Governo, ed allora potremo prendere una deliberazione. Una delle due: o queste proposte saranno di gradimento della Ca-

mera, o non lo saranno. Nel primo caso, con coscienza e cognizione di causa potremo dare la nostra approvazione. Ma nel secondo, o signori, quale sarebbe la condizione di quella parte della Camera, che oggi approvasse, e che poi, a breve scadenza, si trovasse nella condizione di doversi disdire, di doversi contraddire?

Ecco, o signori, nella sua prima parte, il concetto semplice del mio ordine del giorno, corrispondente, secondo me, alla logica delle cose.

Ma vi è un'altra parte del mio concetto, d'indole politica. È difficile a dire; e bisognerebbe ricorrere a delle frasi studiate, almeno per non provocare le risa degli onorevoli avversari. Tuttavia la dirò con franchezza, e senza studio.

Quelli, o signori, che nuovi vengono qua dentro, prendono le cose come le trovano: ed io così le ho prese. Ma nessuno rinuncia alle sue aspirazioni; ed io non ho inteso rinunziarvi; e non vi rinunzio.

Onorevoli signori, qui tutti siamo a disagio: se malcontenta è l'opposizione (e certo non può essere contenta), nemmeno del tutto contenta è la maggioranza (*Commenti*): e non può essere altrimenti. Noi qui siamo venuti, accettando lo *statu quo*, non per adagiarci in esso soddisfatti, ma per tendere al meglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Possono metterci in libertà.

Torraca. Io posso dire che lo stesso onorevole presidente del Consiglio non è contento (*Si ride*), e non può domandare un voto di acquiescenza, perchè egli stesso ha dimostrato di avere in animo un progetto di miglioramento, e di aspettare il mezzo efficace per tradurlo in atto.

Che cosa voteremmo adunque? Non il passato, perchè le responsabilità non sono determinate; non il presente, perchè non è di piena soddisfazione; non l'avvenire, perchè è una contingenza. Io perciò credo conforme alla stessa sincerità della situazione parlamentare, non il volere o il provocare un voto, ma il rimandarlo. (*Commenti*).

Ad ogni modo, o signori, se un voto si vuole o si provoca, io voterò, perchè l'astensione non la comprendo (*Bravo!*); ma intendo che il mio voto sia come di semplice aspettativa, di speranza. (*Bravo! Benissimo!* — *Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Di Rudini:

“ La Camera invita il Governo a proporre i provvedimenti necessari per compiere le costruzioni ferroviarie ordinate per legge iscrivendo in capitoli separati di bilancio la spesa per le singole

linee, escludendo gli appalti complessivi e assicurando la concorrenza.

“ Di Rudini, Balenzano, Cardarelli, Chimirri, Cuccia, De Renzis, Di Camporeale, Di San Giuliano, Franchetti, Giolitti, Lacava, Mirri, Peyrot, Rosano, Saporito, Serena, Sonnino, Spaventa, Spirito, Salandra, Sciacca della Scala, Tommasi-Crudeli, Visocchi. „

Domando se sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Di Rudini ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

Di Rudini, (Segni di attenzione). Signori! La questione che si agita da parecchi giorni in questa Assemblea ha attinenza intima con la politica generale del nostro paese. E nondimeno io fuggirò in quanto è possibile, dal discutere il lato politico della questione stessa intendendo di limitare il mio dire intorno a due punti che a me sembrano più salienti e che sono già stati posti in luce dagli altri oratori: io alludo, o signori, al disavanzo ferroviario ed all'inefficacia del sindacato parlamentare.

È grave, o signori, il disavanzo, ma è ancora più grave il modo col quale esso fu palesato alla Camera. Fu solo dopo le sottili investigazioni e le ripetute ed incessanti dimande della Commissione del bilancio che il ministro dei lavori pubblici, stretto nei suoi trinceramenti, fu costretto a dichiarare il fallimento delle sue previsioni e a deporre innanzi alla Commissione ed alla Camera, il bilancio della sua dissestata azienda. Quale è, o signori, l'entità di questo disavanzo costituito dalle maggiori spese ferroviarie? Dubbi gravi furono sollevati dall'onorevole Saporito e dall'onorevole Baccarini sul valore che deve essere attribuito alle perizie estimative delle opere che sono ancora da compiere, e segnatamente intorno agli studi, alle perizie, ed alle offerte presentate dalle Società ferroviarie.

Io *a priori* diffido delle perizie sociali, non per odio o pregiudizio contro le Società ferroviarie (conosco troppo bene i miei doveri di legislatore per non sapere che è debito nostro di difendere e proteggere ogni interesse legittimo che si svolge nel nostro paese), ma diffido, o signori, perchè non veggo identità di interessi tra lo Stato e le Società ferroviarie. Fintantochè le nostre linee ferroviarie dovranno esser costrutte per conto e con i danari dello Stato, io credo, o signori, che

nessuno meglio dello Stato, per male che possa fare, sia in grado di stimare, dirigere e vigilare i lavori ferroviari. Ma checchè ne sia di questi dubbi, di queste dissidenze e di questi sospetti, io sono per ora costretto ad accettare dal lato tecnico le conclusioni del ministro dei lavori pubblici, e debbo, di conseguenza, ragionare sui numeri ch'egli ci ha poste innanzi.

Abbiamo dunque, o signori, un miliardo circa di maggiore spesa, la quale sconvolge ed annulla le precedenti previsioni del ministro dei lavori pubblici, e del ministro delle finanze. Invano l'onorevole Magliani lottava contro gli onorevoli Sonnino e Giolitti intorno a poche diecine di milioni; invano si ostinava a dimostrare come il suo bilancio fosse in perfetto equilibrio quando il suo collega dei lavori pubblici faceva traboccare la bilancia affermando il disavanzo ferroviario di un miliardo.

Ma come si provvede a tanta iattura?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo eloquente e poderoso discorso esordì dicendo che avrebbe preso il toro per le corna. Permetta che io gli dica che egli si è schivato dal toro con la agilità di un *banderillero*.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici disse, invero, che gli stanziamenti, per opere ferroviarie, dei futuri bilanci, sarebbero stati notevolmente accresciuti. Ma con qual misura, con qual criterio, con quali mezzi saranno accresciuti?

Queste dichiarazioni, vaghe, incerte ed indeterminate soddisfano coloro i quali domandano le ferrovie in qualunque modo, ed a qualunque costo, nè soddisfano le esigenze di coloro i quali domandano che in qualunque modo ed a qualunque costo si raggiunga e si mantenga il pareggio del nostro bilancio.

Le dichiarazioni del ministro non provvedono e non soddisfano perchè sono, lo ripeto ancora una volta, vaghe, incerte ed indeterminate. Pure queste stesse dichiarazioni lasciano l'adito alle più illimitate speranze, come se fosse possibile di fare larghissime spese senza chiedere sacrifici corrispondenti.

Mi duole il dirlo: ma non è così che si fa l'educazione politica del nostro paese. Non è col lasciar credere che tutto si può chiedere e nulla donare al bilancio dello Stato, che fortificheremo la tempra del nostro paese.

Noi abbiamo negli anni decorsi soppresse alcune tasse, ne abbiamo alleviate alcune altre. Abbiamo così diminuite le pubbliche gravezze, sui ricchi e sui poveri, e nel tempo istesso, abbiamo concesso ogni maniera di spese, quasi che lo Stato

avesse obbligo di soddisfare tutte le esigenze; quasi che i cittadini fossero sciolti dai loro doveri verso il pubblico erario. Onde il ministro dei lavori pubblici avrebbe dovuto tenerci ben altro linguaggio: egli avrebbe dovuto dimostrare come possano essere mantenuti gl'impegni ferroviari.

Concedetemi ora di rammentarvi l'attitudine ch'io tenni personalmente rispetto alle proposte di legge in materia ferroviaria, discusse in Parlamento dal 1879 a questa parte.

Io votai contro la legge del 1879; votai contro le leggi successive del 1881 e del 1882; votai contro le due Eboli-Reggio; e lo feci, ve lo assicuro, col più vivo rammarico, ma prevedendo che tosto o tardi ci saremmo trovati di fronte a quelle difficoltà che ci stanno ora dinanzi.

Noi feci già perchè credessi, che l'Italia non avesse bisogno di una larga rete di strade ferrate, ma perchè era profondamente convinto che gli impegni da prendersi di fronte alle popolazioni dovevano commisurarsi alle forze del bilancio onde fossero rigorosamente mantenuti; lo feci altresì per profondo convincimento che gli impegni limitati e ristretti non avrebbero impedito di contrarre più tardi impegni più poderosi se lo avessero consentito le condizioni del pubblico erario. Ma da questi miei precedenti, ed al punto in cui siamo, io traggio argomento e forza a dichiarare, che, considerata la presente situazione delle cose, tenuto conto degl'impegni che Governo e Parlamento assunsero di fronte alle popolazioni, sarebbe impolitico, inopportuno ed ingiusto il venir meno alle promesse legislative.

A noi non è più concesso di mettere in dubbio la piena ed intera esecuzione del programma ferroviario, ed io sono in ciò pienamente concorde con l'onorevole Genala.

No, signori, noi non ci possiamo fermare; il programma ferroviario, lo ripeto ancora una volta, deve essere compiuto, e compiuto in tutte le sue parti. Nessun ministro, ne ho ferma la fede, oserrebbe proporre il contrario; nessuna maggioranza oserrebbe accogliere una proposta di questa natura.

Ma non è senza andare incontro a gravi sacrifici, che noi possiamo mantenere in ogni sua parte il programma ferroviario.

Ho udito accennare a molte e varie soluzioni. V'è chi propone di fermare gli stanziamenti nei limiti attuali di bilancio, rallentando di conseguenza, e considerevolmente, i lavori ferroviari che sarebbero quindi compiuti in un più lungo spazio di tempo.

V'è chi consiglia di accrescere risolutamente gli stanziamenti del bilancio, provvedendo alle mag-

giori spese coi risparmi ritenuti possibili nelle varie amministrazioni dello Stato.

V'è chi nulla dice di ben chiaro e preciso, lasciando così intendere che alle maggiori spese si debba esclusivamente provvedere col credito.

Ebbene, signori, io credo che un problema di questa natura non si risolva coi mezzi indicati, se essi sono presi isolatamente. Non è col semplice rallentamento dei lavori, coi soli risparmi, o ricorrendo solo al credito, che si risolve un problema finanziario di tanta difficoltà. Ma i mezzi indicati debbono essere simultaneamente impiegati? Sì, o signori: si faccia appello anzitutto alla pazienza del paese, perchè sopporti che i lavori soffrano qualche rallentamento; si faccia appello al buon volere di tutti, perchè s'introducano nei nostri bilanci tutte le possibili economie; si ricorra pure, con equa misura al credito, e (sono forse il primo ed il solo a dirlo) si ricorra altresì all'imposta. Per spendere un miliardo bisogna anche averlo, e per ottenerlo sono necessari i più grandi sacrifici.

Accentuai, signori, alla inefficacia del sindacato parlamentare e mi gioverà dimostrarlo. Nel nostro bilancio è stanziata la somma di 102 milioni per i lavori ferroviari; pure, per le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici alla Commissione del bilancio, la spesa reale sale a 150 milioni.

Ai 50 milioni di differenza si provvede costituendo un debito fruttifero, con dilazioni di pagamenti, si provvede, cioè, con operazioni che sfuggono al sindacato diretto del Parlamento. Non basta. Quasi tutti i limiti di spese fissati dal Parlamento sono considerevolmente ecceduti. Non basta ancora: le somme destinate per legge alla costruzione di opere ferroviarie determinate, sono state invertite, e destinate ad altre linee e ad altri lavori.

Noi abbiamo innanzi agli occhi un disegno di legge per 90 milioni circa di maggiori spese, le quali furono fatte senza l'assenso del Parlamento, e quel che più monta, furono in buona parte pagate.

So bene, o signori, che il Governo può trovare in parte, ma in parte soltanto, la sua scusa e la sua giustificazione nelle leggi del 1881 e del 1882; che furono più volte rammentate in questa discussione. Certa cosa è però, che il sindacato parlamentare si è dimostrato inefficace, ed è di conseguenza necessario, che sia restituito in tutta la sua interezza.

Concludo. Al ponderoso problema ferroviario non si provvede con le vaghe ed incerte dichia-

razioni fatte dal ministro dei lavori pubblici: il problema non si risolve senza imporre gravi sacrifici al paese. Bisogna che Camera e paese vi contribuiscano con ogni sforzo. Ed io sono, per conto mio, disposto a votare i provvedimenti opportuni.

Vi sono però provvedimenti ai quali mi sentirei in dovere di rifiutare il mio assenso. Lo rifiuterei al rallentamento delle costruzioni in quelle linee ferroviarie che sono d'interesse militare; lo rifiuterei agli appalti complessivi di più linee, e di linee importanti, affinchè non sia impedita negli appalti la libera concorrenza: lo rifiuterei altresì a qualsiasi combinazione per la quale si stipulasse la dilazione dei pagamenti, o si ricorresse al credito, per mezzo d'interposte persone.

Questi metodi e queste combinazioni, io credo contrarie allo spirito ed alla lettera della legge di contabilità, e credo altresì che sarebbero esiziali al nostro credito.

E quanto al sindacato parlamentare è assolutamente necessario di iscrivere in separati capitoli di spesa le somme votate per le varie linee ferroviarie; e sono lieto di constatare che lo stesso ministro dei lavori pubblici consente in massima con questa proposta.

Ma questo non basta: è altresì urgente di rivedere e correggere profondamente le leggi del 1881 e del 1882, le quali danno al Governo del Re facoltà che sono assolutamente pericolose, e del tutto contrarie ai precetti di una buona amministrazione.

E qui pongo fine al mio dire con brevissime considerazioni, direi quasi, di indole politica. (*Segni di attenzione*).

Potrà la Camera nelle sue condizioni attuali trovar modo di correggere, me lo perdoni l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il disordine amministrativo che esiste nella nostra azienda ferroviaria? Potrà la Camera trovare in sé stessa la forza di volontà che è necessaria per ristabilire e restaurare il sindacato parlamentare? Lo spero, e vivamente il desidero, e tuttavia non esito ad affermare che nelle presenti condizioni della Camera un voto qualsiasi potrà difficilmente avere salutare efficacia. Io veggio da un lato non pochi deputati della maggioranza, i quali, sgomenti dei pericoli che, nella loro mente, correivano le istituzioni, e desiderosi di un Governo forte ed energico, fecero abdicazione nelle mani di persona che a ragione credevano la più esperta, la più autorevole, la più illustre; ed abdicarono ogni loro potere nelle mani dell'onorevole Depretis.

Veggio dall'altro lato della Camera i deputati dell'opposizione, che, desiderosi di grandi riforme

e di ogni civile progresso, sentivano il bisogno di dare all'opera loro la maggiore efficacia ed il maggiore impulso, e deposero perciò i loro poteri nelle mani del più glorioso dei loro colleghi, dell'onorevole Cairoli. Se non che le due parti della Camera ottennero forse risultati del tutto opposti a quelli che si proponevano.

Noi abbiamo, non v'ha alcun dubbio, un Ministero sicuro della sua esistenza; ma io non vidi mai un Ministero che fosse più debole, più incerto, e più irresoluto nelle sue deliberazioni; e ne fanno prova le dichiarazioni equivoche, e mal definite che il Governo ci fece intorno ai modi di risolvere la questione ferroviaria; non vidi mai, d'altro canto, maggioranza più fedele di questa; ma non vidi mai maggioranza che fosse nel tempo stesso più diffidente, e direi quasi più dissidente. (*Si ride*).

Non vidi mai, è bene aggiungerlo, una opposizione che riuscisse così poco efficace, che fosse così lontana a raggiungere gl'intenti che essa si propone.

In queste condizioni della Camera io non so davvero quale efficacia possa avere un voto di essa sulla questione che ora ci occupa, e non so quale importanza possa avere una votazione politica. Per conto mio non la desidero.

Vi dissi rapidamente quali sieno i miei pensieri.

Lasciatemi ora aggiungere poche parole in nome di coloro, che hanno con me sottoscritto l'ordine del giorno che ci sta innanzi.

Io sono autorizzato a dichiarare che i sottoscrittori di questo ordine del giorno, considerata la situazione, non credono di poter dare al Governo un voto qualsiasi di approvazione.

Coloro i quali vorranno tener conto delle ragioni e dei moventi per i quali noi abbiamo dichiarata la nostra opposizione al Ministero dovranno comprendere che, nulla essendo mutato, nulla ci induce a mutare la nostra attitudine. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni*).

Presidente. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno presentati prima che fosse chiusa la discussione; però, dopo che la Camera ebbe deliberato di chiudere la discussione stessa, furono presentati altri tre ordini del giorno.

Il primo dall'onorevole Nicotera in questi termini:

“ Propongo l'ordine del giorno puro e semplice su tutti gli ordini del giorno. ”

Il secondo dall'onorevole Liroy così concepito:

“ Udito dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che la spesa per le costruzioni ferroviarie

sorpassa di gran lunga tutte le previsioni sulle quali fondaronsi le deliberazioni precedenti;

“ Ritenendo che nelle attuali condizioni non sia prudente aumentare le spese oltre ai limiti attuali prima ancora che siano determinati i mezzi per sopperirvi;

“ La Camera: aspettando dall'onorevole ministro proposte rivolte a proporzionare al bilancio il graduale ulteriore sviluppo delle nuove costruzioni ferroviarie, passa alla discussione degli articoli. ”

Un terzo ordine del giorno fu testè presentato dall'onorevole Demaria, ed è così espresso:

“ La Camera, invitando il Governo a valersi efficacemente del controllo affidatogli dalla legge delle convenzioni, sull'esercizio delle ferrovie, per la tutela dei diritti del personale, passa all'ordine del giorno. ”

Questi tre ordini del giorno non possono essere svolti. Per altro, seguendo le consuetudini della Camera, se i proponenti intendono di fare una dichiarazione, io ne darò loro facoltà; ma, lo ripeto, all'unico scopo di fare una dichiarazione.

Nicotera. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Nicotera. (*Segni di attenzione*) La Camera dovrà capire il mio sommo imbarazzo. Il nostro illustre presidente ha ricordato che coloro i quali presentano ordini del giorno, dopo la chiusura della discussione generale, non hanno più diritto di parlare; ma, anche senza questo divieto del regolamento, io riconoscerei che in questo momento la giusta impazienza della Camera non permetterebbe un discorso.

Messo nella condizione di dovermi limitare ad una semplice dichiarazione, ed essendo il mio ordine del giorno di quelli che si prestano a tutte le interpretazioni, la Camera comprenderà che io aveva ragione di dire che mi trovo in un grandissimo imbarazzo.

Se si trattasse solamente di esprimere fiducia o sfiducia nel Governo, basterebbe che io dichiarassi la sfiducia o la fiducia, per dare un significato chiaro al mio ordine del giorno; ma invece a me sembra che la Camera non si trovi nella condizione di esprimere un tal voto; giacchè tutta la discussione avvenuta sin qui non ha ben chiarito i punti sui quali la Camera è chiamata a votare. Ed io confesso che mi troverei molto imbarazzato se dovessi dichiarare la fiducia o la sfiducia.

Riconosco che anche nella discussione di un bilancio speciale, la Camera può giudicare l'indirizzo generale, e quindi condannare od approvare tutta la condotta del Governo; ma se non isbaglio, a me sembra che tutta la discussione avvenuta finora sia stata circoscritta al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, estendendosi alquanto al Ministero delle finanze. Come si può quindi esprimere la fiducia o la sfiducia? Fiducia o sfiducia su che cosa?

I punti controversi sono due, l'esercizio delle ferrovie, e le nuove costruzioni. In quanto all'esercizio, gli oppositori stessi, incluso il mio amico Baccarini, hanno riconosciuto che la prova è troppo breve perchè si possa pronunziare un giudizio esatto sugli effetti delle convenzioni con le Società.

In quanto poi alle nuove costruzioni, chi le vuole, chi non le vuole, chi le vuol ritardate, chi le vuole affrettate.

Il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato, che egli crede di poter provvedere alle nuove costruzioni con tre mezzi, due dei quali, me lo consente, non mi sembra che possano condurre al risultato voluto; questi due mezzi sono l'incremento delle imposte e le economie.

Sono vecchio deputato ed ho visto sempre, che quando non si è voluto fare una certa spesa, si è dichiarato di provvedere ad essa coll'incremento delle imposte e con le economie; e l'esperienza ha insegnato, che nè l'incremento delle imposte, nè le economie hanno bastato per quella spesa.

L'onorevole ministro ha accennato ad un terzo provvedimento, ma questo terzo provvedimento è rimasto nelle nuvole; ed io ho ragione di credere, che non sia chiaro neppure nella mente dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, altrimenti egli avrebbe detto in che consista. Se ce lo avesse detto, io comprenderei che la Camera potrebbe concretare in un voto la fiducia, o la sfiducia nel ministro dei lavori pubblici.

Quindi io dichiaro, ed in questo mi credo autorizzato a parlare a nome pure dei miei amici, che non è nel nostro intendimento di cogliere questa occasione per fare una questione di fiducia o di sfiducia.

Riconosco che la Camera è stata oltremodo cortese nullo ascoltarci, lasciandomi passare i limiti di una semplice dichiarazione; non voglio abusare della sua cortesia e vengo subito alla conclusione.

Io vorrei pregare la Camera e il ministro dei lavori pubblici di riservare la discussione relativa alle costruzioni al capitolo, che riguarda questa

materia; allora noi potremo concretare un voto (*Commenti*): ma ora che cosa voteremo? Allora soltanto potremo discutere del sistema da seguire, dei mezzi e della misura di essi.

Nella discussione che si è fatta sinora si sono manifestati pareri diversi; chi ha sostenuto che le costruzioni debbano farsi con un sistema, quello delle concessioni; chi ha detto invece che si deve seguire il sistema degli appalti parziali; chi ha detto che queste concessioni debbono farsi alle Società d'esercizio; altri ha detto che non si debbano accordare alle Società d'esercizio; ora io credo che sia necessario che la Camera si pronunci su queste varie opinioni, e che debba farlo dopo una matura discussione, la quale non può farsi che sul capitolo del bilancio che concerne le costruzioni.

Non vado più oltre, dolente di non poter entrare ora, per colpa mia, non di altri, nella discussione; perchè se io vi entrassi molto probabilmente sarei in sintonia con voi.

Io ho ascoltato religiosamente i discorsi e dei deputati di opposizione e dei ministeriali ed avrei da fare osservazioni tanto agli uni quanto agli altri, perchè mi pare che gli uni e gli altri, compreso il ministro dei lavori pubblici, si siano scostati dall'obbiettivo che dovrebb'esserci comune; quello cioè di dire una buona volta, al paese, la verità. (*Benissimo!*)

Noi abbiamo per molti anni dato al paese delle promesse le quali sono servite forse a scusare, a spiegare il voto di quei deputati che si trovano in opposizione con gl'interessi che rappresentano, ma il risultato di quelle promesse il paese non l'ha veduto.

Ora a me interessa poco che i deputati si giustificino con gli elettori; quello di cui m'interessa è che il Governo non si discrediti; e secondo me il Governo si discredita, quando promette e non mantiene. (*Vive approvazioni a sinistra*).

Presidente. Onorevole Lioy, anche il suo ordine del giorno non può essere svolto; se peraltro Ella desidera di fare una dichiarazione, la Camera glie lo consentirà.

Lioy. Invoco la cortesia della Camera, perchè mi permetta una dichiarazione, per quanto non mi sarebbe a questo momento consentita dal regolamento.

Nè mi duole di non potere, obbedendo al presidente, svolgere il mio ordine del giorno. Il suo significato è chiaro abbastanza, e credo risponda ad un sentimento, che è nel paese vivissimo. Il paese vivissimamente si impensierisce di questa voragine delle costruzioni ferroviarie, voragine senza fondo nella quale ci troviamo incamminati

alla cieca, per colpa dei più, colla irresponsabilità di tutti, senza controlli di Parlamento. E' ci troviamo per questa via mentre le forze economiche della nazione sono feramente colpite, mentre si fa sempre più oscura la situazione politica di tutta Europa, e ogni cura dovrebbe essere posta perchè la nazione fosse in grado di sostenere i sacrifici, che prossimamente potrebbero esserle domandati.

Io, ripeto, non mi dolgo di non potere svolgere la mia risoluzione; mi preme soltanto che essa resti quale grido di allarme, che parte anche dalle file della maggioranza ministeriale, e che l'onorevole ministro Genala tenga conto come, anche fra i suoi più sinceri e più disinteressati amici, vi sia taluno, che non si sente disposto a seguirlo quando non si arresti a tempo nella china vertiginosa sulla quale possiamo essere travolti.

Detto questo, io non abuserò della cortesia, che ha avuto la Camera nel concedermi di fare questa dichiarazione. Ed ecco finito. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Onorevole Demaria, desidera anche Lei di fare una dichiarazione?

Demaria. Dirò una sola parola. L'ordine del giorno, che ho presentato, è in relazione ad un'interpellanza che recentemente ho svolta. Allora le risposte dell'onorevole ministro mi lasciavano sperare che si sarebbe provveduto efficacemente: ma le cose sono poi rimaste nello stato in cui erano. Ho creduto quindi necessario di rinnovare gli affidamenti. Epperò ho presentato quest'ordine del giorno, perchè rimanga come ragione e come significato del mio voto.

Presidente. Così sono esauriti tutti gli ordini del giorno.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. (*Segni di attenzione*) Mi consenta la Camera che io risponda per dovere di ufficio alcune brevi parole ai discorsi che sono stati fatti sviluppando gli ordini del giorno presentati. Gli onorevoli Comin e Demaria sono tornati sulla questione del personale ferroviario e mi porgono così l'occasione di rinnovare le dichiarazioni fatte anche al principio di questa discussione, che, cioè, del personale ferroviario, il Ministero molto si è occupato e che probabilmente dentro il febbraio o il marzo verranno presentati gli organici che daranno al personale quella sicurezza maggiore della propria posizione che essi si aspettano. Ed allora vedrà l'onorevole Comin come molti dei malcontenti vedranno i loro diritti tutelati. E se vi saranno reclami fondati, questi saranno esaminati e soddisfatti. Pregherei dunque

l'onorevole Comin di non insistere sul suo ordine del giorno, il quale anche per la sua forma di inchiesta parlamentare sopra il personale di un'amministrazione ferroviaria è qualche cosa di nuovo che non ha, dirò così, precedenti nel nostro Parlamento.

In quanto al materiale mobile dissi già che il Governo sta provvedendo. Per la parte delle ferrovie complementari la dotazione è piuttosto scarsa; nondimeno furono già ordinati non solo, ma sono in costruzione e cominciano ad essere consegnati per 35 milioni di materiale mobile, locomotive, carri e carrozze. Il Governo ha già dichiarato alla Commissione del bilancio essere suo intendimento di chiedere altri 20 milioni che sono compresi nella previsione della maggiore spesa di 959 milioni presentata alla Camera. In quanto alla rete principale furono già fatte ordinazioni per altri 15 milioni; in corso abbiamo ordinazioni per altri 10 milioni sulla cassa per gli aumenti patrimoniali, e nell'anno finanziario prossimo altri 10 milioni per le reti Adriatica e Sicula potranno pure essere ordinati. Così, sommando tutto insieme, noi avremo per la rete complementare ordinato già 28 milioni; per la rete principale ordinati già 15, da ordinare 20 milioni. In questo modo se non arriveremo ad avere una ricchezza grande di materiale, ne avremo però in tanta copia da poter far fronte ai bisogni attuali, e dell'anno prossimo.

Gli onorevoli Bonfadini, Prinetti ed altri hanno fatte molte osservazioni intorno all'organismo del Ministero dei lavori pubblici: ed in genere anche all'andamento di esso, ed al modo con cui questi ordinamenti funzionano.

Non mi è dato ora di entrare nelle particolarità; quindi mi scuseranno gli onorevoli colleghi se non li seguo passo a passo e vengo senza altro alle conclusioni.

Credo che molti giudizi che si danno sugli ingegneri del Genio civile e sul Consiglio superiore dei lavori pubblici siano errati, perchè non sono sufficientemente noti i fatti, e non sufficientemente conosciuta la responsabilità delle persone; o perchè si suppone che molti di codesti fatti siano dipendenti dall'opera del Genio civile, e del Consiglio superiore, mentre non lo sono.

Dei progetti che hanno servito di base alla legge del 1879, già lo dissi, credo che tre o quattro fossero compilati da ingegneri del Genio civile. Gli altri furono, è vero, approvati, ma con moltissime condizioni e modificazioni, parecchie delle quali equivalgono a varianti così radicali da trasformare a dirittura sotto molti aspetti il

progetto proposto in un altro molto diverso, essendo stato il primo riconosciuto difettoso o incompleto dal Consiglio superiore.

E quindi, o signori, anche il dire che i progetti furono approvati non vuol dir nulla.

Poi aggiungete, quando vogliate fare il confronto fra le previsioni nuove e quelle del 1879, quelle altre circostanze di fatto che ho già detto, quelle condizioni di provvedere a tutta l'opera di consolidamento, alla spesa del personale, alle maggiori spese che occorrono per obbligare gli appaltatori ad anticipare le somme per le costruzioni.

Quindi vede la Camera come il giudizio che si porta su questo corpo rispettabilissimo peccati di inesattezza appunto perchè non sono sufficientemente noti i fatti che hanno dato ragione a quei voti dapprima, ed alle nuove previsioni di poi.

Nondimeno un'amministrazione deve essere sempre progressiva; non deve fermarsi mai; bisogna che migliori sempre e tanto più ora che agli ingegneri del Governo ed al Consiglio superiore dei lavori pubblici furono dati oneri nuovi e gravissimi incarichi: gli incarichi gravissimi di tutte le opere portuali, e gli incarichi anche più gravi delle opere ferroviarie.

Ora evidentemente un corpo non può improvvisarsi da un momento all'altro; e siccome, come ha osservato l'onorevole Prinetti, il sistema di prima era quello delle concessioni, non si poteva tutto ad un tratto, col solo ingrossarlo di numero, rendere il Genio civile atto al nuovo e difficile ufficio.

Prenderò quindi in molta considerazione le osservazioni fatte in proposito dagli onorevoli colleghi e segnatamente, mi sembra, dall'onorevole Prinetti che ha più insistito sopra questo argomento.

Si noti poi che la tendenza esagerata all'accentramento, che prevale sempre più nel nostro paese, è una delle ragioni per cui sono troppo aggravati di lavoro il corpo del Genio civile e specialmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Contro questa tendenza lotto da tre anni ma con poco effetto; perchè, strano a dirsi, se è vero in massima che la burocrazia, come suol dirsi, cerca di accentrare, sotto il riguardo dei lavori pubblici sono invece le provincie, i comuni e i privati che cercano di imporre al Governo le opere che dovrebbero costruire essi stessi e si proclamano impotenti a fare strade, bonifiche ed altre opere di evidente loro utilità.

L'onorevole Prinetti sa come non soltanto con la legge delle bonifiche ho cercato di decentralizzare i lavori ma anche con apposite circolari

ho pregato le provincie di costruirsi da sé le loro strade provinciali, ho pregato i comuni di farsi da soli le loro strade comunali, perchè l'indole della legge era di dare ad essi un contributo per le opere suddette, non già di imporre allo Stato di fare ciò che sono obbligati a fare nel loro territorio le provincie ed i comuni.

Le costruzioni delle strade ferrate sono una delle opere principali che è addossata agli ingegneri del Governo; ma ora accanto a questa abbiamo creato quei tre organismi delle Società, che sono da adoperarsi insieme agli ingegneri del Governo. Quindi dichiaro nuovamente, che intendo di escludere qualunque concetto di monopolio, che intendo valermi di tutte le forze che il paese produce, che intendo valermi di tutte le forme di contratto, che sono più conducenti allo scopo.

L'onorevole Pelloux ha parlato delle costruzioni ferroviarie, tanto per ciò che riguarda le strade già votate, quanto per ciò che riguarda la legge nuova. Quanto alla legge nuova mi consenta che io per ora non ne tenga parola; perchè abbiamo già qui troppa carne al fuoco, e non vorrei entrare in questa via nuova ed aspra.

Quanto alle strade da costruirsi, è certo che il programma dei lavori, il modo e l'ordine di costruzione, il sistema di cominciare le strade in vari punti, o farle proseguire un tronco dopo l'altro sono cose che meritano un grandissimo studio e vanno prese in grandissima considerazione anche sotto l'aspetto militare delle strade. Quando per le strade di massima importanza, oltre quelle di prima categoria per le quali si cerca di sollecitare i lavori come la Parma-Spezia, la Faenza-Firenze ed altre, si avranno studi più minuti e circostanziati, le considerazioni militari saranno tenute in grandissimo conto.

Maggiori raccomandazioni furono fatte al Governo sotto l'aspetto amministrativo; ed anco quanto a questo ho già risposto, soprattutto circa il controllo parlamentare. È mia ferma convinzione che quanto più chiare sono le leggi e facili i riscontri, tanto è più facile l'amministrazione. Sarei stato lietissimo, se non avessi dovuto fare la liquidazione delle Calabro-Sicule e degli altri conti delle amministrazioni cessate. È una delle opere più ardue, più gravi e più ingrato; è una lotta con le persone con le quali si deve fare la liquidazione, che costa una infinità di tempo e di noie; e che molte volte produce conseguenze che nessuno avrebbe potuto immaginare. Quindi sono favorevole, a render facili i riscontri non solo per riguardo alla Camera ma anche per l'interesse dell'amministrazione.

Ora si chiede: distinguete in capitoli le spese per le ferrovie complementari; distinguetele in tanti capitoli quante sono le linee. Ho già risposto anche a questo proposito, che accetto in massima la divisione in più capitoli, ma non vorrei prendere fin da ora l'impegno di fare tanti capitoli quante sono le linee. Un certo numero di capitoli lo proporrò, e ne proporrò tanti quanti sarà possibile, segnatamente se avremo progetti così concreti per ciascuna linea da poter determinare con esattezza di previsioni la spesa che veramente occorra. Altrimenti ci troveremmo ad avere per alcune linee che proseguono bene i fondi insufficienti, per talune altre che sono arrenate e non proseguono, i fondi esuberanti: ed allora anche gli stanziamenti voluti dal bilancio apparirebbero insufficienti per far procedere con regolarità la costruzione e forse costringerebbero ad arrestare quelli fra i lavori che per l'onestà dell'appaltatore e per la natura del terreno procedono più spediti. Prometto intanto che studierò quali modificazioni si potranno in proposito introdurre nella legge del 1882 giacchè il capitolo unico è stabilito da quella legge. Quanto a me non ho creato alcun capitolo complessivo, ma non ho invece diviso qualcuno.

Ma la parte finanziaria è quella che preoccupa tutti. La parte finanziaria viene, come già fu detto, dall'aumento presunto delle spese di costruzione; ed ho già detto e ripeto ora, per togliere qualunque equivoco potesse nascere, che le previsioni di 2,226,000,000 vengono per cifra di 772,000,000 come costo effettivo delle linee già costruite, dei tronchi già costruiti e di quegli altri tronchi che sono già in corso di costruzione tanto inoltrata da poter ritenere che la valutazione è quasi un costo accertato; quindi questa è una base salda in cui non entrano nè previsioni di progetti nuovi del Governo, nè previsioni di progetti delle Società. Poi per altri 724 milioni le previsioni si fondano sopra i progetti definitivi. Infine per 630 milioni sopra progetti di massima o sopra confronti fra la natura e condizione dei terreni di certe linee con altre per le quali abbiamo già i progetti definitivi, o il costo accertato.

Come ho detto di questa spesa la quota di 2145 milioni grava sullo Stato ed è necessario di provvedere al pagamento per conto dello Stato di un miliardo e 700 milioni in cifra tonda. Non ho detto di più, onorevole Di Rudinì e onorevole Nicotera, per la semplice ragione che essendo ministro dei lavori pubblici, evidentemente non poteva entrare in più minuti particolari per non invadere il campo del ministro delle finanze. A me non spettava

che di enunciare i provvedimenti in linea generale. Tanto più che, come ho dichiarato alla Commissione del bilancio, è necessaria una legge per concretar bene la materia e per determinare quanta maggiore somma dovrà essere ottenuta ricorrendo al credito e quanta ricorrendo alle forze del bilancio ed al contributo delle provincie che sarà di circa 6 o 7 milioni.

Vede dunque la Camera che non ho negato che il problema non abbia una gravità somma e non l'ho mai ritenuto un'inezia, come ha detto l'onorevole Plebano. Soltanto ho detto che, ad onta della gravissima situazione delle cose, non vi era da disperare. E per certo mi sembra che nemmeno l'onorevole Plebano vorrà disperare nè dell'avvenire delle ferrovie, nè di quello del nostro paese, soltanto perchè le costruzioni hanno superato del 70 per cento le previsioni fatte dalla legge del 1882.

Fatte queste dichiarazioni non ho altro da aggiungere; tranne che io desidero che anche in questa circostanza la Camera possa esprimere un voto molto esplicito, affinchè il Governo e soprattutto il ministro dei lavori pubblici, sappia se gode o non gode quella fiducia senza della quale è difficile governare nei tempi calmi e tranquilli, difficilissimo poi intraprendere e compiere la soluzione di problemi di tanta mole e di tanta difficoltà.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare. (Ooh! ooh! a sinistra — *Vivissimi segni di attenzione*).

Depretis, presidente del Consiglio. Io voglio sperare che, malgrado i rumori coi quali è stata accolta la mia domanda di parlare, rumori che non so se siano di meraviglia o di disapprovazione (*Voci: No! no!*), la Camera mi permetterà brevissime parole.

Credo di avervi diritto, perchè in questa lunga discussione il nome del presidente del Consiglio fu parecchie volte tratto in campo e reso, come era naturale, responsabile dell'andamento dell'amministrazione delle opere pubbliche. Si andò perfino a cercare, non solo un passato prossimo, ma un passato remoto.

Così non farò io: sarò brevissimo. Avrò tutta la cura di evitare i fatti personali, ma prego la Camera di ascoltarmi con benevolenza.

Io riconosco, come tutti gli oratori che hanno preso parte a questa discussione, l'enorme gravità della questione che si è andata in questi giorni agitando. Dico di più: riconosco la gravità della situazione finanziaria che si collega con questa questione; e credo obbligo del Governo e

del Parlamento di preoccuparsi seriamente di una questione tanto complessa e di studiarne e deliberrarne il rimedio.

Una delle cose che hanno più impressionato e commosso gli onorevoli deputati fu la differenza così grande tra i preventivi che servirono di base alle leggi che hanno autorizzato le costruzioni ferroviarie, e quella specie di consuntivi imperfetti che il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici ha comunicato alla Commissione del bilancio: trattasi di 900 e più milioni di differenza, ed è naturale che dovesse profondamente commuovere la Camera.

Se mi permettete di parlarvi come un uomo che, se non ha intelligenza, massime in questione tecnica, ha però una esperienza abbastanza lunga, vi dirò che questa impressione doveva essere grande, ma non doveva così profondamente commuovere nè la Camera nè il paese.

Il mio ideale antico in fatto di costruzioni ferroviarie, per ciò che riguarda l'azione del Governo, è questo: un personale numeroso, illuminato e competente studi i progetti delle linee da costruirsi, questi studi si facciano obbiettivamente, senza altra ingerenza che l'azione del Governo, e siano fatti profondamente.

Quando si conosca precisamente come un'opera deve essere costruita, o quanta ne sia la spesa, allora venga il Governo, sia a fare delle concessioni, dando un'indennità chilometrica o una garanzia d'interesse al capitale impiegato; sia appaltando la costruzione della rete, o in tutto o in una parte; sia costruendo direttamente per conto dello Stato: perchè in questi casi ha tutte le certezze, tutte le sicurezze che moralmente può avere, che la spesa starà entro limiti conosciuti; e il Parlamento può conoscerla prima d'impegnarvisi.

Questo è un ideale. Ma questo ideale io sono riuscito a raggiungerlo come privato, presiedendo l'amministrazione di una piccola ferrovia del mio paese. Non vi sono riuscito, e non credo che vi si possa riuscire essendo al Governo. Occorrerebbe un personale numeroso, competente, e poi tempo assai; occorrerebbe che le popolazioni avessero la pazienza di aspettare che tutto questo lavoro fosse finito, prima di sentire il beneficio delle strade.

Ma, signori, i bisogni economici destano tali correnti nella opinione pubblica, da trascinare pure il Governo. E non ci si resiste! Ed io che ho veduto, si può dire, costruire, fin dal loro principio, le nostre ferrovie, ad una ad una; che, come deputato, cosa che sarà avvenuta a pochi in questa Camera, sono andato al Parlamento subalpino, con i mezzi ordinari, cioè con una

vettura di Negri, (*Si ride*) che andava lentissimamente, in modo che da Stradolla a Torino ho impiegato, una volta, tre giorni, sebbene non interi; io che ho visto tutte le varie fasi della nostra legislazione con la quale si è provveduto al desiderio delle ferrovie da parte delle nostre popolazioni; ho visto, non in queste proporzioni, perchè l'Italia, o, meglio, lo Stato, non era allora così vasto, nè i suoi bisogni erano così grandi, ho visto commettersi in questa materia errori numerosissimi e d'ogni fatta.

E cito un esempio (ne potrei citare dieci): quello della Ligure che si appaltò per 105 milioni. L'appalto fu autorizzato per legge e arrivò più che al doppio; eppure in Piemonte l'amministrazione delle opere pubbliche era condotta bene. Questa impressione pertanto vuol essere temperata con questa considerazione: che il bisogno delle popolazioni di avere questo strumento di civiltà e di miglioramento economico, è così vivo, che i Governi invano cercano di opporvisi. Potrei fare una lunga storia; ma voglio esser molto breve. Indicherò solo tre o quattro punti di questa nostra storia, ed i più recenti.

Noi abbiamo vendute, e poi ricomprate le ferrovie.

Nel 1876, in principio, abbiamo avuto dinanzi a noi un contratto di riscatto delle ferrovie italiane; anzi, parecchi contratti.

Questi contratti inauguravano il concetto dell'esercizio di Stato. La maggioranza della Camera d'allora non si mostrò disposta a seguire questo concetto. Fu però, non senza fatica, approvata la convenzione di Basilea. Per approvarla vi erano molte considerazioni, tra le quali una principalissima: si trattava d'una Società straniera che possedeva una delle nostre reti principali, ed una legge obbligò il Governo a presentare a tempo fisso una legge per concedere l'esercizio delle ferrovie all'industria privata. Questa legge l'ho presentata io, perchè per circa un mese, dopo una crisi che ho deplorato e deplorato sempre, fui ministro dei lavori pubblici.

Ma un'altra crisi seppelli quel progetto di legge, che non ebbe nemmeno gli onori della discussione, e solo fu sollevato dal suo sepolcro in questa discussione.

Permettetemi che io ricordi il concetto di quel disegno di legge.

Esso conteneva, come parte principale, il riscatto delle ferrovie non comprese nel contratto di Basilea, contratto che era già stato stipulato dai miei antecessori. Era questa forse la parte più importante.

Poi c'era l'esercizio a tempo determinato delle

linee, e la costruzione d'una rete assai piccola di quelle sole linee che sembravano tanto importanti da non potersene differire l'esecuzione: erano le linee Roma Spezia, Faenza-Firenze, Eboli-Reggio, Solmona Roma, ed un'altra piccola linea che poco importa di accennare.

Questo progetto di costruzioni comprendeva anche alcune linee già decretate, che si compievano in Sicilia, e che comprendevano una rete di 264 chilometri, col costo di 80 milioni.

Le altre linee, tutte insieme, erano poco più di 800 chilometri e costavano 318 milioni; insieme tutte queste linee importavano 398,000,000 per 1070 chilometri, senza il materiale mobile; quindi col materiale mobile, una spesa, in cifra tonda, di lire 350,000 al chilometro.

Altre linee, per circa 2000 chilometri, erano contemplate, ma in quelle lo Stato non entrava che per sussidiare i corpi morali, che dovevano costruirle.

Ecco come modeste erano le proporzioni di quel disegno di legge, il quale però aveva questo vantaggio, che le linee principali dovevano essere compiute tutte nell'anno 1889.

Gli stanziamenti per queste, che ho chiamato linee principali, si limitavano a 33,000,000 all'anno, in media, nei 12 anni; le altre linee, sussidi ed annualità, erano comprese in 15,000,000, ancora per 12 anni.

Ma, caduto il Ministero, il nuovo ministro dei lavori pubblici presentò una legge nuova, che poi diventò la legge del 1879, così crudelmente giudicata in questa discussione.

Nel primo progetto, calcolavasi una spesa di 750,000,000 invece di 390, o di 518, tutto compreso, del primo progetto.

La Commissione, della quale io fui indegnamente il presidente e della quale fu relatore il mio amico Morana, portò la spesa a 900,000,000; ma siccome i 750,000,000 stabilivano i 50,000,000 all'anno, il secondo progetto, per non aggravare la quota annua del bilancio, allungò il termine a 18 anni.

Venne la discussione della legge del 1879 quella delle bombe. In quella legge fu aumentata la rete e il prezzo andò a 1,267,000,000, ma la somma annuale fu limitata a 60,000,000 ed il termine di esecuzione a 21 anni.

Così che, finanziariamente, questo, che per me è il piano regolatore delle ferrovie nazionali, stabiliva tali limiti di spesa che il Parlamento ha giudicato potessero essere agevolmente sopportati.

E qui mi permetta l'onorevole Di Rudini che io rilevi una sua frase. Egli ha chiamato il de-

bito, dirò così, dell'avvenire, per le strade da costruirsi, il disavanzo finanziario...

Di Rudini. Ferroviario.

Depretis, *presidente del Consiglio*. Ebbene il disavanzo ferroviario era maggiore, nel 1879; ma la parola è impropria. Secondo me, la questione deve porsi in questi termini. Abbiamo con una legge dello Stato stabilito il piano regolatore delle ferrovie italiane; ora dobbiamo vedere se questo piano è stato bene combinato; se costa, nelle previsioni che ci stanno davanti, più del dovere; in che modo e con quali mezzi dobbiamo ad esso dare esecuzione. Mi pare di mettere la questione in termini assai chiari.

È stato proprio un *crescit eundo*, ma è anche enormemente cresciuto il desiderio e il bisogno delle popolazioni. E se noi vogliamo considerare, o signori, ciò che ha già detto il mio onorevole collega ministro dei lavori pubblici, il valore, la potenza di questo fattore presso tutte le nazioni che ci circondano, l'Italia non sta a fronte di nessuna: siamo quasi al livello della Spagna. L'Austria ha una rete maggiore sia calcolando la popolazione, sia calcolando la superficie; siamo ad un dipresso nella stessa proporzione riguardo alla Francia; della Germania non parlo nemmeno; e così la Svizzera. Non vado a cercare altre potenze, perchè voglio limitarmi a quelle che stanno ai nostri confini. Non è pertanto esagerata la rete ferroviaria che si è decretata nel 1879; non è sproporzionata ai bisogni del paese e quindi giustamente le ferrovie sono reclamate dalle popolazioni che desiderano quest'aiuto alla loro prosperità economica.

Direte che questo piano regolatore costa troppo. Eh! qui è il difficile. Avete sentito come sono fatti i progetti o non dovete farne meraviglia poichè in quella stessa legge che abbiamo presentata, se voi guardate le tabelle di molte linee, voi trovate una colonna che dice: *manca il progetto, vi è solo un progetto di massima*.

Ed in questo stato di cose, potete voi dire che allora il legislatore è stato ingannato dal Governo? Non credo che si possa dire.

Dunque lo stato di cose in cui ci troviamo è sicuramente grave; esso impone al Governo ed al Parlamento dei gravissimi doveri, dei quali parlerò fra poco ma non devo spaventarmi.

Mi associo in gran parte alle parole dette dall'onorevole Di Rudini, che bisogna parlare al paese una parola severa, chiamandolo non solo ai benefici, ma facendogli sentire la necessità dei sacrifici nell'interesse comune. Convegno perfettamente in queste parole; ma non bisogna poi

credere che, per la esecuzione di questo opere, il nostro paese manchi dei mezzi, e marchi della prudenza e della fermezza necessaria perchè sieno fatte in modo irreprensibile, in modo che nessuno possa elevare il menomo dubbio, il menomo sospetto sui modi in cui le opere pubbliche, e massime le ferrovie, sono eseguite. *(Bene!)*

E ora permettetemi una parola, come altro coefficiente di attenuazione: se ci troviamo in faccia a questa rete, che pare soverchia per il suo costo, per i mezzi che ha lo Stato, che ha spaventato, non lo dissimulo, la Camera, e forse anche allarmato il paese, se questo avviene, avviene perchè il bisogno dei miglioramenti materiali (ed io se lo dissimula si accieca) agita i popoli profondamente, e desta una tale corrente, cui non possono resistere nè Governi, nè Parlamenti. Cerchiamo i mezzi di eseguire le linee adunque e non allarmiamoci troppo su questo bisogno, che dapprima non era possibile prevedere, ed adesso ci viene avanti in tutta la sua intierezza: e, voglio credere, per gli studi fatti dal mio onorevole collega, viene avanti a noi con dati che sono assai vicini alla verità.

Ma veniamo a quella che per me è la vera e dovrebbe essere la sola questione degna di essere seriamente discussa in un Parlamento.

L'onorevole Branca che... *(Segni di attenzione — Forte!)* che, come al solito, è stato sempre cortese con me, e che lo fu anche troppo questa volta, perchè disse al mio indirizzo parole che somigliavano un po' all'adulazione, mentre di questo non avevo bisogno, l'onorevole Branca ha domandato al Governo il programma pratico, preciso per la soluzione del problema ferroviario; così almeno mi pare di avere interpretato il suo pensiero. Ebbene, io vedrò di farlo, questo programma, con brevissime parole. La risposta migliore, o signori, se il tempo ci fosse stato, era quella di deporre sul banco della Presidenza, in principio di questa discussione, un disegno di legge che soddisfacesse preventivamente al desiderio dell'onorevole Branca. Questa mancanza di un progetto, lo confesso, sarà una delle colpe del Ministero: non abbiamo avuto tempo di prepararlo; sarà anche questo un motivo per cui il Ministero potrà essere censurato. *(Commenti — Interruzione)*. Sa, in cose gravi, lo imprevedibile e il far presto è privilegio di pochissimi... *(Har!)* nè io mi sento proprio il coraggio di classificarli fra questi pochissimi! *(Har!)* — *Altri deputati occupano l'emiciclo*.

Voci. Ai posti! ai posti!

Presidente. Ma prendano i loro posti, onore-

voli colleghi; è anche poco gentile lo star dinanzi agli altri ed impedir che sentano la voce dell'oratore! *(Benissimo!)*

Voci. Ai posti! ai posti!

Depretis, presidente del Consiglio. Ecco adunque il programma in brevissime parole. Per me la legge del 1879, come ho detto e come ripeto, è il piano regolatore delle ferrovie italiane, e deve essere interamente eseguito nel più breve tempo possibile.

Questo piano deve essere eseguito senza ferire il credito dello Stato, senza turbare le condizioni del nostro bilancio; non parlo di equilibrio per non pronunciare una parola che non possa essere accettata da tutti; vedrete poi se queste proposte soddisfino a queste condizioni.

È inutile che io dica che ferire il credito e turbare le condizioni del bilancio sarebbe sempre un errore capitale; ma, o signori, col vento che spira in Europa in questi giorni sarebbe assai più che un errore capitale, sarebbe un vero delitto. *(Senso)*.

Di Breganze. E come fare?

Depretis, presidente del Consiglio. Mi pare di aver sentito dire: come fare, cioè, con quali mezzi, in qual modo intendete provvedere all'esecuzione della rete ferroviaria italiana, di questo vostro piano regolatore? I modi debbono essere ben chiaramente ed esattamente stabiliti con una legge; e procurerò di enumerarli, come mi è accaduto altre volte che non mi fu dato presentare una legge che poi fu a suo tempo presentata e redatta in modo che corrispondesse alle promesse che avevo fatte.

Prima cosa, o signori, bisogna determinare il *maximum* della somma annuale da procurare al Tesoro ricorrendo al credito come dotazione delle costruzioni ferroviarie, la quale somma annuale però non superi gli stanziamenti che finora sono stabiliti in bilancio.

Abbiamo, mi pare, già lo ha accennato l'onorevole Prinetti, una cifra di 95 milioni, poi sette milioni di concorso dei corpi morali, che fanno 102 milioni: non bisogna domandare al Credito una somma superiore; e bisogna parimente, e questa parte è forse un po' difficile, ma è possibile, bisogna stabilire una somma non inferiore al 25 per cento di quella che si ritrae dalle operazioni di credito assegnata come dotazione alle costruzioni, traendola dalle forze vive del bilancio come dotazione annuale. *(Vivi commenti)*.

Aspettate, non ho ancora finito. *(Interruzioni)*.

Vedrò, onorevole Nicotera, che non siamo tanto lontani.

Come vi procurerete questa somma dalle forze vive del bilancio?

Per ottenere questa somma (l'onorevole Di Rudini, se ha creduto di essere lui solo a pensare a ciò, si è sbagliato) io dico che bisogna ricorrere alle imposte; bisogna correggere alcune delle imposte esistenti, ritocarle. (*Rumori, commenti*).

Voci. Il solito rimaneggiare!

Depretis, presidente del Consiglio. Sarà una piccola cosa, tanto per ottenere un maggior ricavo e per impedire le frodi.

Pur troppo non sarà una gran cosa questo ricavo; ma bisogna poi assegnare, ritenendolo colpito da una speciale ipoteca, da una prenotazione, fino da oggi, a vantaggio del fondo delle dotazioni delle ferrovie tutto quello che ricaveremo dalla riforma della tariffa doganale (*Oggi — Commenti*).

Credo potrà essere ammesso da tutti che una certa somma la dovremo ricavare dal rimaneggiamento della tariffa doganale. (*Affermazioni*).

Naturalmente ciò non basterà. Bisognerà quindi aggiungere qualche cosa dal fondo del *supero* che ogni anno c'è tra l'entrata e la spesa. Ma per poter aggiungere questa somma bisogna accettare una condizione assoluta. Bisogna deliberare il consolidamento della spesa; nessuna delle spese decretate dev'essere eliminata; ma nuove spese no (*Approvazioni*); altrimenti non ci fermeremo più, non realizzeremo il programma ferroviario. (*Commenti*). E poi bisogna rimettere in onore ed attenersi come ad un canone assoluto: a nuove spese nuove entrate.

Voce a sinistra. E se armano in Europa, cosa farete?

Depretis, presidente del Consiglio. Posso irraggiarvi, signori, ma io credo che con tutti questi mezzi si può ottenere, nello stato in cui si trova il nostro bilancio, una cifra che può stare fra i 125 e i 130 milioni all'anno, invece di 102 stanziati adesso; e questa cifra deve essere la dotazione per le costruzioni ferroviarie. È naturale che bisogna adottare quei metodi di costruzione, senza respingerne nessuno *a priori*, che possano meglio assicurare lo Stato, ed il controllo del Parlamento.

Io poi seguo perfettamente le idee manifestate dall'onorevole Di Rudini, intorno alla formazione del bilancio. Io ero avvezzo, nei miei primi anni, a vedere il bilancio del regno Subalpino formulato in questo modo. Prendiamo il bilancio del mio onorevole collega il ministro della guerra: ogni reggimento un capitolo; e non erano permessi gli storni di capitolo o di categoria, come allora si chiamavano. Poi si è visto l'inconveniente di questo sistema, e si è fatto un capitolo solo per tutti i

reggimenti di fanteria, come uno per tutti i reggimenti di cavalleria e così per le altre armi.

Certo è che per l'esercizio del controllo parlamentare, il metodo di sminuzzare i capitoli e di specializzare le spese è quello che riesce più soddisfacente. Ma dobbiamo arrivarci in un salto?

Io che soglio camminare a piccola velocità, vorrei che ci arrivassimo a passi; cominciando per esempio a fare un capitolo per ogni categoria di strade ferrate. Ora sono 4 categorie di strade in un capitolo solo; facciamone 4. Poi si vedrà il modo di venire all'idea messa avanti dall'onorevole Di Rudini, di specificazione delle diverse linee. Se si vuole, si può andare anche fino ai tronchi; ma andarci subito, e andarci senza studio, credo che sarebbe arrischiato. No avremmo per conseguenza inevitabile, poichè non tutte le opere procedono con la stessa celerità, una quantità di residui, in fine di ogni anno; poi questi residui rappresenterebbero una quantità di lavoro che non si è fatto e che si sarebbe potuto fare se avessimo potuto portare da questo ad altro articolo la somma disponibile. E la minor somma di lavoro che si potrebbe fare potrebbe essere paragonata ad un minor vantaggio anche nel tempo per costruire le strade, lo che sarebbe un grave danno. Ossicché accettando in parte il concetto manifestato dall'onorevole Di Rudini, ed accettandone anche una pronta attuazione, dividendo il capitolo unico in tre o quattro o cinque capitoli per categoria di strade, il che è già un certo freno ed è un vantaggio per il controllo parlamentare, si potrà studiare per i bilanci che non sono presentati, il modo di sminuzzare anche più questi stanziamenti, affinché il concetto del pieno controllo parlamentare sia pienamente realizzato.

Dovrei rispondere qualche altra cosa a quanto ha detto l'onorevole Di Rudini, ma siccome sul punto del controllo parlamentare, che è il più notevole, siamo d'accordo, e sulla questione finanziaria ho già indicato quali siano i concetti del Governo, lo pregherei di scusarmi se passo oltre, anche per il desiderio di metter fine a questa lunga discussione.

E qui vengono gli ordini del giorno.

Si vota o non si vota?

L'onorevole Lazzaro in principio di questa discussione ha detto giustamente che la questione che si agita non è solo una questione tecnica, ma è anche una questione politica che implica la responsabilità del Gabinetto, e certo quella del presidente del Consiglio: io questa volta sono veramente felice di trovarmi d'accordo coll'onorevole Lazzaro. (*Si ride*).

Poi parecchi oratori, e l'onorevole Branca fra gli altri, esagerando la mia competenza, ha voluto significare il suo pensiero, indirizzando a me la domanda formulata in un modo abbastanza esatto, cioè invitando il presidente del Consiglio a far sì che l'amministrazione delle opere pubbliche sia più morale e più corretta.

Dopo queste sue parole, onorevole Branca, io non so come potrei tirarmi fuori da questo dibattimento senza credermi attaccato. Non è nella mia natura.

Io ho sentito ieri l'onorevole Di Rudinì parlare di un Ministero Depretis a responsabilità limitata.

Io credo che se la responsabilità del Ministero Depretis è stata qualche volta limitata, ciò fu contro la mia volontà e mio malgrado. (*Mormorio*). Io desidero una responsabilità illimitata, anche quando, come in questa circostanza, potrei facilmente schivarla, perchè da tutte le parti vedo che non si vorrebbe venire ad un voto.

Dopo questa lunga discussione, che riguarda la condizione finanziaria del paese, dopo così lunga e così acerba accusa, come resterebbe il Ministero sotto un voto di rinvio, e come, quasi onusto di spoglie opime di tutti i violenti discorsi che gli furono gettati addosso, come potrebbe tranquillamente tornare ad attendere, con che autorità; lo domando a voi, al suo ufficio? No, il Ministero non lo potrebbe. Non è per forzare la mano a nessuno, non è per nessuna idea di puntiglio o di capriccio, non è per l'idea di portare una questione politica dove non la si vorrebbe portare; gli è, o signori, che c'è qualche cosa che equivale alla questione politica, c'è la questione di decoro.

Dopo queste lunghe critiche, alle quali abbiamo cercato di rispondere, credete che il Ministero farebbe bene se si unisse a quelli che non vogliono un voto e se ne andasse tranquillamente a casa sua? Ma con quale autorità governerebbe il paese, o signori? E vi paiono questi momenti, nei quali il Ministero possa rimanere con un'autorità sminuzzata, con un voto di tolleranza, di rinvio, di astensione? No, o signori, non sarebbe nell'interesse del paese. (*Movimenti*).

Noi siamo risolti di portare tutta la nostra attenzione sul servizio difficile e importantissimo della costruzione delle ferrovie e in generale delle nostre opere pubbliche.

Noi siamo disposti a discutere con amore, non solo, ma con rispetto poi loro autorità, tutte le proposte che ci vengono indirizzate, e delle quali anzi siamo grati agli autori i quali, ne siamo sicuri,

furono tutti animati dalle migliori intenzioni, ed anche da benevolenza verso il Governo, almeno nella massima parte.

Ci accostiamo a questa idea principalmente nel concetto di assicurare il controllo parlamentare, e di rendere quanto più sicura sia possibile e chiara l'amministrazione delle nostre opere pubbliche.

Ma la Camera deve comprendere...

Voci. Più forte!

Depretis, presidente del Consiglio. Sono un poco stanco... che non potremmo rimanere con decoro al nostro posto, se la Camera adottasse alcuno dei diversi ordini del giorno, nel quale o si rinviasse la questione lasciandoci ingiudicati, o si contenesse un invito a più severo controllo, o ammonizioni che non crediamo di meritare, o manifestasse in qualsiasi modo una condanna dell'opera nostra.

(*I deputati ingombrano l'emiciclo*).

Presidente. Prendano i loro posti, onorevoli deputati.

Furono testè presentati anche i due seguenti ordini del giorno:

“ La Camera convinta che l'indirizzo finanziario ed economico del Governo, sulla questione dei lavori pubblici, non corrisponde nè ai voti, nè agli interessi della nazione, passa all'ordine del giorno.

“ Mussi, Majocchi, Panizza, Costa Andrea, Panattoni, Villanova, Fazio, Aveni, Armirotti, Basetti, Perelli, Badaloni, Ferrari Luigi, Ferrari Ettore, Caldesi, Sani, Pantano, Mellusi, Fortis, Bosdari, Vollaro. ”

“ La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero passa alla discussione dei capitoli del bilancio.

“ Mordini, Salaris. ”

Mussi. Domando di parlare.

Presidente. Onorevole Mussi, Ella sa che non può essere svolto il suo ordine del giorno.

Mussi. Posso fare una dichiarazione?

Presidente. Parli per una dichiarazione.

Mussi. Mi onoro di parlare a nome dell'estrema Sinistra. Noi saremo franchi per secondare l'invito dell'onorevole presidente del Consiglio, e gli dichiariamo: noi non abbiamo nessuna fiducia, nè economica, nè politica, nè finanziaria nel vostro indirizzo. Mi pare che questo sia parlare in buona,

pura e franca lingua italiana. (*Si ride*). Speriamo quindi che l'onorevole presidente del Consiglio accetterà con piacere (non dico con soddisfazione) questo nostro modo franco e leale, dirò quasi Bismarckiano, di esprimere la nostra opinione. (*Bene! a sinistra*).

A proposito della grande questione delle costruzioni, che cosa è accertato dalla lunga discussione a cui abbiamo assistito? Un errore di circa un miliardo.

Io non voglio esaminare quanta parte di responsabilità possa incombere al Consiglio di Stato, o al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Seguendo le corrette massime del regime costituzionale davanti alla Camera non esiste la responsabilità ministeriale, i dicasteri amministrativi non essendo che strumenti subordinati al potere esecutivo.

È perciò che, a mio avviso, un ministro che in quattro anni non si è accorto di un errore di un miliardo, sarà un colto letterato, un valente professore, ma si dimostra un cattivo ministro dei lavori pubblici. (*Bene! a sinistra*). Questo non scema i meriti personali dell'onorevole Genala. Egli sarà un lealissimo cittadino, ma a parer nostro, il troppo tardo riconoscimento dell'errore colossale da lui confessato lo rende immeritevole della nostra fiducia.

D'altra parte noi scorgiamo tra il fosco e il chiaro il funesto bagliore della costellazione bancaria, fatalissima all'economia del paese. Io, lombardo, che ricordo le antiche e terribili ferme che rovinarono la Lombardia, temo di questo indirizzo. E quindi coi miei amici politici voterò contro il Gabinetto. (*Bene! a sinistra*).

Presidente. Onorevole Mordini, crede Ella di dover fare qualche dichiarazione?

Mordini. Il significato del mio ordine del giorno, a cui ha apposto la sua firma anche l'onorevole Salaris, è così chiaro, che mi dispensa da qualunque dichiarazione.

Presidente. L'onorevole Cairoli ha facoltà di parlare per fare una dichiarazione.

Cairoli. (*Segni di attenzione*). Farò anch'io una dichiarazione a nome dei miei amici della Sinistra, e non sarò meno franco di quel che sia stato il mio amico Mussi.

Gli oratori della Sinistra hanno creduto di tenere le loro osservazioni unicamente nei limiti degli argomenti connessi al bilancio dei lavori pubblici e della questione ferroviaria, parendo loro che essendo di già tanto grave di per sé stessa, sia pei suoi risultamenti, sia per le previsioni errate che dovrebbero impensierire Par-

lamento e Governo, non convenisse complicarla col portarla sul terreno politico; il quale, abbracciando tutto l'indirizzo governativo, avrebbe, naturalmente, sviata la discussione. Ora, essendo portata la questione sul terreno politico, noi non indietreggiamo dinnanzi a quella di Gabinetto, che l'onorevole Depretis ha posto, dichiarando anche che ha un dovere di solidarietà coi suoi colleghi.

Noi potremmo ricordare a lui che, in altre occasioni, questa solidarietà, affermata nella pubblica discussione, fu poi abbandonata quando lo scrutinio segreto, fatto per la votazione dello stesso bilancio, colpì i colleghi suoi. (*Bene! Brava! a sinistra — Mormorio a destra*).

Ma prescindendo da questi ricordi è evidente che la questione di gabinetto devierà il voto dagli intenti della discussione che, unicamente preoccupati di alti interessi amministrativi, non dovrebbero essere subordinata a criteri di partito.

Qualunque sia il risultato del voto è certo che la fiducia non può alterare la verità che risulta dai fatti. Possono le compiacenti maggioranze assolvere un Governo... (*Vivissimi rumori a destra e al centro — Approvazioni e vivissimi applausi a sinistra*) ed anche, colla ragione del numero, applaudire agli errori; ma esse, incoraggiando la recidiva, affrontano una grave responsabilità, della quale sarà giudice il paese. (*Approvazioni*). Noi, invece, attenderemo serenamente la sua sentenza: poichè la opposizione non è costituita dalla sola sinistra, ma di quanti considerando i danni rapidamente progressivi di una cattiva amministrazione, li vogliono emendati. Quindi voteremo contro l'ordine del giorno di fiducia che il Ministero accetta. (*Approvazioni e applausi a sinistra*).

Presidente. L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

Crispi. (*Segni di viva attenzione*). Io non mi aspettava che il Governo avesse provocato un voto di fiducia intorno alla questione della quale si è lungamente discusso.

Le censure che vennero fatte al ministro delle finanze, e a quello dei lavori pubblici, sono sorte dai banchi sui quali ha seduto altre volte la maggioranza ministeriale.

Che cosa importerà questo voto nelle sue conseguenze?

Il Ministero ne uscirà più forte? La maggioranza ministeriale si ricostituirà compatta quale il presidente del Consiglio la desidera?

Depretis, presidente del Consiglio. Lo vedremo.

Crispi. Chi vincerà, anche nel caso probabilissimo che il Ministero ottenga un voto di fiducia?

La maggioranza non si può più ricomporre. Stando ai discorsi che abbiamo ascoltati, non se ne può dedurre che il Ministero abbia davvero l'appoggio di quegli amici che ne seguono le idee, poichè nella maggioranza medesima gli scerezii sono tali e tanti che si può crederla più contraria al Governo di quello che potremmo essere noi. (*Rumori a destra — Osservazioni a sinistra*).

Si miglioreranno almeno le condizioni della Camera? Non lo credo.

Io, più d'una volta, durante questa lunga discussione, ebbi il desiderio di parlare. Ma feci forza a me stesso pensando alle condizioni difficili nelle quali ci troviamo.

Innanzi tutto, il disordine amministrativo, che accenna ad un disordine parlamentare, è grande. Siamo al 27 di gennaio, e noi ci troviamo in condizione peggiore di quella che io aveva previsto il 28 giugno 1886.

Si è discusso sopra un bilancio il quale, in conseguenza dell'esercizio provvisorio, è stato attuato secondo le previsioni del Ministero. E ognuno capisce che quando per sette mesi un bilancio è stato attuato, ogni discussione diventa accademica. (*Bene!*).

Rimane appena il tempo di discutere gli altri quattro bilanci, prima di arrivare alle vacanze di Pasqua. E quando questi bilanci saranno votati, dovremo passare ai bilanci dell'esercizio finanziario dell'anno venturo, bilanci che non si farà in tempo a votare, e quindi torneremo agli esercizi provvisorii.

Ora io dico: un Ministero che ha ridotto la Camera in queste condizioni; un Ministero che non ha avuto la forza di imperare sopra i suoi amici affinchè fossero modesti, sobri nella parola al fine di poter votare tutti i bilanci regolarmente, è un Ministero esautorato. (*Commenti*).

È doloroso il dirlo, ma questa è la condizione delle cose.

Non vi dico, signori, che l'opposizione si trovi in migliore stato (*Commenti*); ma almeno abbiamo visto che molti di coloro che ci furono avversari, ora vengono a noi. Oggi la Camera è molto popolata; e proprio ci conforta l'animo nel vedere accorsi qui tanti colleghi. Ma noi siamo certi che molti di questi sono venuti per il voto di fiducia, non per trattare gli affari del paese... (*Bene! Bravo! a sinistra — Proteste a destra*).

Presidente. Ella non deve discutere delle intenzioni dei suoi colleghi.

Crispi. ... e appena il voto sarà dato, noi ci troveremo un'altra volta in pochi a continuare il lavoro parlamentare.

Finchè il Ministero non avrà messo i servizi pubblici in condizione da non essere sofferenti, come ora sono; finchè noi avremo un esercizio provvisorio in permanenza, senza la possibilità, o almeno la probabilità, che si votino quelle leggi che tutti attendono; il voto di fiducia qual forza avrà dato al Gabinetto?

Lo avrà lasciato quale è.

Certamente io non ho la voglia di votargli contro, come non ho il coraggio di votargli in favore.

Dopo tutto quello che ho detto, sarebbe mancare di logica se volessi sostenere gli amici miei che sono al potere. Ma non posso nascondere che mi addolora questo stato di cose, come mi addolorerà il risultato del voto che saremo costretti a dare (*Bravo! — Commenti*).

Bonfadini. Chiedo di parlare per una dichiarazione. (*Rumori*).

Presidente. Onorevole Bonfadini, se tutti chiedono di fare una dichiarazione, non verremo a capo di questa discussione (*Bene!*).

Bonfadini. Avendo presentato un ordine del giorno, chiedo di dire per quali ragioni lo ritiro. (*Rumori vivissimi*).

Presidente. Facciano silenzio!

Bonfadini. Siccome io ho presentato un ordine del giorno (*Oh! oh! — Rumori*) e l'onorevole ministro non ha accennato a riparare a nessuna... (*Rumori vivissimi — Interruzioni*).

Presidente. Onorevole Bonfadini, tenga conto delle condizioni della Camera.

Qual'è la dichiarazione che Ella intende di fare?

Bonfadini. Io dichiaro che le risposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici non rispondono interamente ai desideri che avevo espressi, e che temo grandemente che l'amministrazione dei lavori pubblici continuerà a camminare in avvenire, come ha camminato in passato. D'altra parte però le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio mettono un cittadino amante della patria di fronte ad una questione di politica estera... (*Oh! oh! — Vivi rumori — Interruzioni*).

Presidente. Prego di non interrompere. Onorevole Bonfadini, lo ripeto, tenga conto delle condizioni della Camera.

Bonfadini. Io avrei perfettamente il diritto di astenermi. Ma siccome sono d'accordo coll'onorevole Torraca nel ritenere che un deputato debba esprimere sempre il proprio pensiero, così, dinanzi alla situazione a cui ha fatto allusione l'onorevole Depretis dichiaro di votare a favore del Governo. (*Vivissimi rumori*).

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Prego dunque la Camera di avvertire che gli ordini del giorno presentati si dividono in due categorie.

Anzitutto domando alla Commissione se mantenga o no il suo ordine del giorno; e se lo mantenga nella discussione generale.

Romanin-Jacur, relatore. La Commissione generale del bilancio non ha alcuna difficoltà di consentire, per semplificare le cose, che il suo ordine del giorno, insieme con quello proposto dall'onorevole Di Blasio, sia rimandato al capitolo 7 al quale strettamente si riferisce.

Presidente. L'onorevole ministro consente?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Consento.

Presidente. Allora l'ordine del giorno della Commissione si intende che rimane impregiudicato e rimandato alla discussione del capitolo 7; è intanto sottratto alla sorte degli altri ordini del giorno; i quali, ripeto, possono dividersi in due categorie.

Alcuni ordini del giorno si ispirano ad un concetto d'indole interamente speciale. E sono: l'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli, la cui prima parte è identica all'ordine del giorno dell'onorevole Randaccio, perchè si riferisce all'acquisto di materiale mobile; poi la seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli che si riferisce ad un altro concetto; in terzo luogo la seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Di Rudini, il quale vorrebbe che non si potesse procedere ad appalti complessivi; quindi quello dell'onorevole Comin, che domanda un'inchiesta speciale; poi la seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Pantano, il quale tende a prendere certe precauzioni per assicurare lavoro alle classi operaie; finalmente quello dell'onorevole Demaria che ha pure uno scopo speciale.

L'altra categoria di ordini del giorno che mirano a provvedimenti di ordine generale è costituita: da quello dell'onorevole Branca; da quello dell'onorevole Bonfadini, nella sua prima parte; da quello dell'onorevole Del Giudice; da quello dell'onorevole Plebano; da quello dell'onorevole Colombo; da quello dell'onorevole Pelloux, il quale mira anche allo scopo speciale della costruzione delle ferrovie militari; da quello dell'onorevole Prinetti; dalla prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Pantano; dall'ordine del giorno dell'onorevole Torracea; da quello dell'onorevole Lioy; e da quello dell'onorevole Mussi.

Ha un'indole generalissima l'ordine del giorno degli onorevoli Mordini e Salaris, inquantochè

mira unicamente a prendere atto delle dichiarazioni del Governo.

Sopra tutte queste proposte, ha poi la precedenza l'ordine del giorno puro e semplice proposto dall'onorevole Nicotera.

Nicotera. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

Nicotera. Io prego la Camera di lasciarmi dire dieci parole, perchè a me interessa anzitutto di dimostrare che, fra le mie dichiarazioni, e quelle de' miei amici Cairoli, Crispi e Baccarini, non vi è contraddizione veruna. Io ho detto che parlava in nome mio ed in nome degli amici, allorchè sosteneva non essere utile fare di questa questione una questione politica, una questione di fiducia o sfiducia. Ed allora io affermava il vero, perchè parlava d'accordo coi miei amici Cairoli, Crispi e Baccarini. Però è intervenuto un fatto nuovo.

Il presidente del Consiglio ha messa la questione di fiducia; ed allora naturalmente i miei amici Cairoli, Crispi e Baccarini hanno accettata la situazione creata dall'onorevole presidente del Consiglio; ed allo stesso modo che l'hanno accettata i miei amici l'accetto anche io, pur deplorando che la questione importante, importantissima delle costruzioni ferroviarie venga ad essere pregiudicata da una votazione politica.

Voci. No! no!

Nicotera. Io udrò i voti, e nella mia coscienza deplorerò il fatto di quei deputati che sacrificheranno gl'interessi del paese che rappresentano, alla questione politica.

Voci. No! no!

Presidente. Onorevole Nicotera, tenga conto della impazienza della Camera.

Nicotera. Ve lo ha detto l'onorevole Bonfadini; ed io per non far perdere alla Camera la pazienza e rispondere così alla bontà con cui mi ha permesso di parlare, semplifico la questione col pregare tutti gli onorevoli colleghi di ritirare i loro ordini del giorno. Il Governo ha accettato l'ordine del giorno, come del resto potevamo prevedere, degli onorevoli Mordini e Salaris; quindi votiamo su quello. Chi ha fiducia nel Ministero voterà sì; chi non ne ha risponderà no.

Di San Donato. E voteremo senza dolori!

Presidente. Dunque ripeto che l'ordine del giorno d'indole generale e più largo è quello presentato dagli onorevoli Mordini e Salaris, e che è accettato dal Governo.

Quando l'ordine del giorno Mordini-Salaris non fosse accettato, verrebbe quello dell'onorevole Tor-

raca e poi quello dell'onorevole Lioy e via dicendo.

L'ordine del giorno degli onorevoli Mordini e Salaris è il seguente:

“ La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione dei capitoli del bilancio.

Hanno chiesto la votazione nominale su quest'ordine del giorno, gli onorevoli: Mussi, Pantano, Ferrarini Ettore, Sani, Caldesi, Capone, Fortis, Ferri Enrico, Armirotti, Bosdari, Majocchi, Badaloni, Basetti, Marin, Villanova, Costa Andrea e Panizza.

Coloro che approvano l'ordine del giorno degli onorevoli Mordini e Salaris risponderanno sì, coloro che non l'approvano risponderanno no.

Prego gli onorevoli deputati di far silenzio perchè i voti possano essere raccolti con esattezza.

Si proceda alla chiama.

Pullè, segretario, fa la prima e la seconda chiama.

Risposero sì:

Agliardi — Albini — Anzani — Araldi — Arbib — Arcoleo — Auriti.

Baccelli Augusto — Badini — Baglioni — Baldini — Balestra — Barazzuoli — Basteris — Bertana — Bertollo — Bobbio — Bonasi — Bonfadini — Bonghi — Borgatta — Borromeo — Boselli — Briganti-Bellini — Brin — Brunialti — Bruschetti — Buonomo — Butini.

Cadolini — Caetani — Calciati — Calvi — Cambray-Digny — Campi — Canevaro — Capoduro — Capozzi — Cappelli — Carmine — Carrozzini — Casati — Castelli — Cavaliere — Cavalletto — Cavallini — Cerruti — Chiala — Chiaradia — Chiesa — Chigi — Chinaglia — Cipelli — Clementi — Cocozza — Codronchi — Colaianni — Colombo — Compagna — Conti — Coppino — Correale — Corvetto — Curcio.

D'Adda — De Bassecourt — De Blasio Luigi — De Blasio Vincenzo — De Dominicis — De Lieto — Della Valle — De Mari — Depretis — De Renzi — De Rolland — De Zerbi — Di Baucina — Di Belmonte — Di Broglio — Di Collobiano — Di Gropello — Di Marzo — Dini — Di Pisa — Dobelli.

Ellena — Ercole.

Fagioli — Faina — Falconi — Fani — Ferrarini Luigi — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Forcella — Fornaciari — Fortunato — Franceschini — Franzini — Franzosini — Frola.

Gabelli Aristide — Gangitano — Genala — Gherardini — Gianolio — Ginori — Giordano Apostoli — Giordano Ernesto — Giovannini — Giudici Vittorio — Giusso — Grimaldi — Grossi — Guglielmini.

Imperatrice — Inviti.

La Porta — Lazzarini — Levante — Lioy — Lorenzini — Lucca — Luchini Odoardo — Luciani — Luporini — Luzzatti.

Maldini — Maluta — Mancini — Marcatili — Marchiori — Mariotti Ruggiero — Martini Ferdinando — Martini Gio. Battista — Marzin — Mascilli — Massabò — Mattei — Maurognato — Mazza — Menotti — Mensio — Miniscalchi — Mocenni — Morana — Mordini — Morelli — Morra — Mosca — Moscatelli.

Narducci — Nazzani.

Palberti — Palitti — Palizzolo — Palomba — Pandolfi — Papadopoli — Paroncelli — Pascolato — Pelagatti — Penserini — Peruzzi — Plastino — Plutino — Pompilj — Prinetti — Pugliese Giannone — Pullè.

Quartieri.

Racchia — Raffaele — Raggio — Reale — Ricotti — Righi — Riola — Rizzardi — Rocco — Rolandi — Romanin-Jacur — Romeo — Roncalli — Rossi — Rubini — Ruspoli.

Sacchetti — Sacconi — Sagariga — Salaris — Sanna — Santi — Sanvitale — Sardi — Sella — Senise — Serra Vittorio — Siacchi — Silvestri — Sola — Solinas Apostoli — Speroni — Suardo — Summonte.

Tajani — Taverna — Tenani — Testa — Teti — Tittoni — Tomasi — Torlonia — Torraca — Torrigiani — Toscanelli — Trompeo — Tubi — Turbiglio Giorgio — Turella.

Ungaro.

Vaccari — Vacchelli — Valle — Vigna — Vigoni — Villani.

Zucconi.

Risposero no:

Adamoli — Alimèna — Amadei — Andolfato — Armirotti — Arnaboldi — Aventi.

Baccarini — Badaloni — Balenzano — Balsamo — Baroni — Basetti — Berti — Bertolotti — Boneschi — Bosdari — Branca.

Cafiero — Cairoli — Caldesi — Canzi — Capone — Carcani — Carrelli — Caterini — Cefaly — Chiapusso — Chiara — Chimirri — Cocciapieller — Cocco-Ortu — Colonna-Sciarra — Comin — Compans — Costa Alessandro — Costa Andrea — Crispi — Cucchi Francesco — Curati.

Damiani — D'Arco — De Bernardis — Del Balzo — Del Giudice — Della Rocca — Demaria — De Renzis — De Riseis — De Seta — Di Belgioioso — Di Blasio Scipione — Di Breganze — Di Camporeale — Di Rudini — Di San Donato — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio.

Episcopo.

Fabrizi — Faldella — Farina Nicola — Favale — Fazio — Ferracciù — Ferrari Ettore — Ferrari Luigi — Ferri Enrico — Finocchiaro Aprile — Flauti — Florenzauc — Fortis — Franchetti.

Gabelli Federico — Gaetani Roberto — Gagliardo — Galli — Gallo — Gallotti — Gandolfi — Garelli — Garibaldi — Gattelli — Gerardi — Geymet — Giampietro — Giolitti.

Lacava — Lanzara — Lazzaro — Levi Ulderico — Lucchini Giovanni — Luzi.

Majocchi — Marin — Mariotti Filippo — Melusi — Merzario — Miceli — Mirri — Mussi.

Napodano — Nicoletti — Nicotera — Nocito.

Oddone — Oliverio — Orsini-Baroni.

Pais-Serra — Panattoni — Panizza — Pantano — Parona — Paternostro — Pavesi — Pellegrino — Pelloux — Perelli — Perrone-Paladini — Petroni — Pianciani — Picardi — Pietrotti — Placido — Plebano — Pozzolini.

Randaccio — Riccio — Rinaldi Pietro — Rosano — Roux — Rubichi.

Salandra — Sani — Saporito — Sciacca della Scala — Seismit-Doda — Serena — Simeoni — Solimbergo — Sonnino — Spaventa — Spirito — Sprovieri.

Tabacchi — Toaldi — Tommasi-Crudeli — Tondi — Turi.

Vendramini — Villanova — Visocchi — Vol-laro.

Zanolini.

Astenuti.

Tegas.

Risultamento della votazione nominale.

Presidente. Proclamo il risultamento della votazione nominale sull'ordine del giorno proposto dagli onorevoli Mordini e Salaris ed accettato dal Governo:

Presenti	384
Votanti	383
Risposero sì	229
Risposero no.	154
Si astennero	1

(*Commenti*).

(La Camera approva l'ordine del giorno Mordini-Salaris e delibera di passare alla discussione dei capitoli).

La seduta termina alle ore 7,15 pomeridiane.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Seguito della discussione dello stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87. (10)

2. Svolgimento di una interpellanza dei deputati Faldella e Mel al ministro di grazia e giustizia.

3. Svolgimento di una interrogazione del deputato Ungaro al ministro della guerra.

Discussione dei disegni di legge:

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

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

6. Trasferimento in Baranello della Pretura mandamentale di Vinchiaturò. (68)

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

8. Provvedimenti a favore dei comuni della provincia di Reggio-Emilia danneggiati dall'uragano dei giorni 4 e 5 agosto 1886. (125)

9. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1886 e 1887. (5)

10. Costruzione del sub-diramatore "Vigevano" per distribuire le acque del Po del diramatore "Quintino Sella" nella zona fra il Terdoppio ed il Ticino. (42)

11. Stato di previsione della spesa per il Ministero del tesoro nell'esercizio finanziario 1886-87 (4).

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

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

