

## CCXIII.

## TORNATA DI MARTEDÌ 22 MARZO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

## INDICE.

Approvazione di tre disegni di legge inerenti al bilancio per saldi di contabilità e rinvio di stanziamenti. Dimissioni del deputato CHIARA.

NICOTERA, ministro dell'interno, risponde a una interrogazione del deputato IMBRIANI riguardante la nomina di un sindaco.

GIORGI parla per fatto personale.

PELLOUX, ministro della guerra, risponde ad una interrogazione del deputato IMBRIANI circa la rovina di una casa, in seguito ad esplosione, avvenuta in Susa. Convalidasi l'elezione del secondo collegio di Catania.

Giuramento del deputato CASTORINA.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

MIRABELLI, VALLE, CORVETTO, ARTOM DI SANT'AGNESE, GIAMPIETRO, MARCHIORI, relatore, RAVA e GENALA prendono parte alla discussione.

Comunicasi una domanda d'interrogazione e si presenta una relazione sulle petizioni.

La seduta comincia alle 2. 20 pomeridiane.

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

## Petizione.

5016. Il Consiglio provinciale di Udine chiede che venga fatto un più equo trattamento alle Provincie venete nell'applicazione dell'imposta sulle costruzioni rurali assoggettando soltanto l'area da esse occupata allo stesso carico dei terreni, e ripartendo il conseguente sgravio sui contingentanti parziali di tutti i compartimenti catastali.

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

**Billia.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione n. 5016 del Consiglio provinciale di Udine.

(L'urgenza è ammessa).

## Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto congedi: per motivi di famiglia, l'onorevole Bonasi, di giorni 8; per motivi di salute, l'onorevole Colajanni, di giorni 8.

(Sono concessuti).

## Approvazione di tre disegni di legge.

**Presidente.** Procederemo intanto alla discussione di tre disegni di legge che sono nell'ordine del giorno.

Il primo è il seguente: Approvazione della spesa di lire 1,752. 60 sull'esercizio 1891-92 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo n. 56 « Fitto di locali non demaniali per le tesorerie provinciali » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90.

Se ne dia lettura.

**Suardo**, segretario, legge:

« *Articolo unico.* È approvato lo stanziamento di lire 1,752. 60 nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1891-92 ad un nuovo capitolo con la denominazione: *Saldo dell'eccedenza d'impegni*

verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 56 Fitto di locali non demaniali per le tesorerie provinciali; dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1889-90. »

**Presidente.** Se nessuno chiede di parlare si procederà fra poco alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge.

Viene ora il seguente disegno di legge: Autorizzazione della maggiore spesa di lire 136,611.78 da portarsi in aumento al capitolo n. 103 « Concorso a favore dei Consorzi di irrigazione (legge 25 dicembre 1883, n. 1790, serie 3<sup>a</sup>) » dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1891-92, per sussidiare il consorzio dei Comuni per l'incremento dell'irrigazione del territorio cremonese.

Se ne dia lettura.

**Suardo, segretario, legge:**

« *Articolo unico.* È autorizzata la maggiore spesa di lire 136,611.78 da portarsi in aumento al capitolo n. 103 « Concorso a favore dei Consorzi d'irrigazione (legge 25 dicembre 1883 n. 1790, serie 3<sup>a</sup>) » dello stato di previsione del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1891-92.

« A questa maggiore spesa sarà provveduto mediante prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste iscritte al capitolo n. 108 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio predetto. »

**Presidente.** Nessuno chiedendo di parlare, si passerà fra breve alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Viene ora l'altro disegno di legge: Rinvio agli esercizi avvenire degli stanziamenti determinati per l'esercizio 1892-93 dalle leggi 31 maggio 1887, n. 4511, 26 luglio 1888, numero 5000, 26 giugno 1887, n. 4644, concernenti: i sussidi ai danneggiati dai terremoti della Liguria e dalla frana di Campomaggiore; e l'acquisto di cavalli stalloni.

Il Ministero consente che si apra la discussione sul disegno di legge come è stato modificato dalla Commissione?

**Nicotera, ministro dell'interno.** Consente.

**Suardo, segretario, legge.** (Vedi Stampato numero 278-A).

**Presidente.** La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Se niuno chiede di parlare, passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È sospeso pei due esercizi 1892-93, 1893-94 lo stanziamento nel bilancio del Ministero di agricoltura e commercio dell'annua somma di un milione determinato nella legge 31 maggio 1887, n. 4511, per concorso nelle operazioni di credito fondiario a favore dei danneggiati della Liguria e frattanto vi sarà provveduto coi fondi che sono disponibili sugli stanziamenti già iscritti in bilancio.

« Per l'esercizio 1894-95 e seguenti sarà ristabilita l'iscrizione in bilancio, giusta il disposto della legge medesima. »

Se niuno chiede di parlare pongo a partito quest'articolo 1.

(È approvato).

« Art. 2. Negli esercizi 1892-93, 1893-94, 1894-95 non sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del bilancio del Ministero d'agricoltura e commercio l'annualità di lire 25,000 stabilita nell'articolo 2 della legge 26 luglio 1888, n. 5600 per concorso dello Stato nelle operazioni di credito fondiario in prò dei danneggiati dalla frana di Campomaggiore e vi sarà provveduto coi fondi che son disponibili in lire 75,000 per gli stanziamenti già iscritti in bilancio. Sarà poi la detta iscrizione reintegrata nell'esercizio 1895-96 e seguenti come nella legge suddetta è ordinato. »

(È approvato).

« Art. 3. È sospeso nell'esercizio 1892-93 lo stanziamento nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero di agricoltura e commercio della somma di 450,000 lire per acquisto di stalloni stabilito nella legge 26 giugno 1887, n. 4644. »

(È approvato).

**Votazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge approvati.**

**Presidente.** Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto sui tre disegni di legge testè approvati.

Si faccia la chiama.

**Suardo, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Accinni — Adami — Afan de Rivera — Amadei — Ambrosoli — Arbib — Arcoleo — Arnaboldi — Artom di Sant'Agnese.

Baccelli — Balenzano — Balestreri —  
Barzilai — Basini — Benedini — Berio —  
Berti Domenico — Bertolini — Bertollo — Bet-  
tolo — Bianchi — Billia Paolo — Bonacci —  
Bonasi — Borromeo — Boselli — Branca —  
Brin — Brunetti — Brunicardi — Bufardeci  
— Buttini.

Cadolini — Calvanese — Canevaro —  
Cappelli — Carcano — Carnazza-Amari —  
Casana — Casilli — Castelli — Cavalletto  
— Cefaly — Centi — Chiala — Chiaradia  
— Chigi — Chimirri — Chinaglia — Cian-  
ciolo — Cocco-Ortu — Colombo — Comin  
— Compans — Coppino — Corvetto — Co-  
sta Alessandro — Costantini — Cucchi Fran-  
cesco — Curcio — Curioni.

D'Adda — D'Alife — Damiani — Danco  
— Danieli — D'Arco — D'Ayala-Valva —  
De Blasio Vincenzo — De Cristofaro — De  
Dominicis — Del Balzo — De Lieto — De  
Puppi — De Salvio — De Zerbi — Di Bre-  
ganze — Di Collobiano — Di Rudini — Di  
San Giuliano — Di San Giuseppe — Di  
Sant'Onofrio.

Ellena — Ercole.

Fabrizj — Falconi — Ferrari Luigi —  
Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Fi-  
nocchiaro-Aprile — Fornari — Fortis — Fran-  
ceschini — Frascara — Frola.

Galli Roberto — Gallo Niccolò — Gamba  
— Garelli — Gasco — Genala — Giampie-  
tro — Giolitti — Giorgi — Giovagnoli —  
Giovanelli — Gorio — Grimaldi.

Imbriani-Poerio — Indelli.

Lacava — Lanzara — Lazzaro — Levi —  
Lochis — Lucca — Lucifero — Luporini —  
Luzi — Luzzatti Luigi.

Marazzi Fortunato — Marchiori — Ma-  
riotti Filippo — Mariotti Ruggero — Mar-  
tini Ferd. — Martini G. Batt. — Marzin —  
Massabò — Maurigi — Mazzoni — Mel —  
Menotti — Merzario — Mestica — Mezza-  
notte — Miceli — Miniscalchi — Minolfi —  
Monticelli — Mordini — Morin.

Napodano — Narducci — Niccolini —  
Nicotera — Nocito.

Oddone — Odescalchi — Omodei.

Pais-Serra — Panattoni — Panizza Mario  
— Pantano — Papadopoli — Pascolato — Pa-  
squali — Passerini — Pelloux — Perrone —  
Petroni Gian Domenico — Picardi — Pic-  
colo-Cupani — Pignatelli-Strongoli — Pin-  
chia — Plebano — Poli — Prinetti.

Raffaele — Randaccio — Rava — Ricci

— Rinaldi Antonio — Riolo Vincenzo —  
Rizzo — Romanin-Jacur — Rossi Gerolamo  
— Ruspoli.

Sacchetti — Salandra — Sanfilippo —  
Sani Giacomo — Saporito — Serra — Simo-  
nelli — Sola — Solinas-Apostoli — Sonnino  
— Stanga — Stelluti-Scala — Strani — Suardo  
Alessio.

Tacconi — Tajani — Tasca-Lanza — Te-  
stasecca — Tomassi — Tommasi-Crudeli —  
Tondi — Torraca — Treves — Tripepi.

Valle Angelo — Valli Eugenio — Ven-  
demini — Vetroni — Vischi — Visocchi —  
Vollaro Saverio.

Zainy — Zanolini — Zappi — Zucconi.

*Sono in congedo:*

Adamoli — Alli-Maccarani — Altobelli  
— Amore — Andolfato — Anzani — Arcoleo.

Barazzuoli — Baroni — Bertolotti — Bob-  
bio — Bocchialini — Borgatta — Borrelli.

Calvi — Campi — Capoduro — Carda-  
relli — Cavalli — Chiapusso — Colonna-  
Sciarra — Conti — Cuccia — Curati.

D'Andrea — De Giorgio — De Pazzi —  
De Renzi — De Riseis Giuseppe — Di Bel-  
gioioso — Di Blasio Scipione — Di Campo-  
reale — Di Marzo — Dini — Donati.

Facheris — Faldella — Fani — Farina  
— Ferri — Fili-Astolfone — Flaùti — Flo-  
rena — Fortunato — Franchetti — Franzì.  
Gallavresi — Ginori — Guglielmi.

Leali — Lo Re — Luciani.

Maluta — Marazio Annibale — Marselli  
— Maurogordato — Mazzella — Modestino  
— Monti.

Nasi Carlo.

Orsini-Baroni.

Palberti — Papa — Patamia — Patrizi  
— Peyrot — Piccaroli — Pignatelli Alfonso  
— Polvere — Ponsiglioni — Ponti — Puc-  
cini — Pullè.

Quartieri.

Raggio — Ridolfi — Riola Errico — Rocco  
— Roux — Rubini.

Sanvitale — Siacci — Squitti.

Torrigiani — Turbiglio.

Vaccaj — Villa.

Zuccaro-Floresta.

*Sono ammalati:*

Antonelli.

Beneventani — Berti Ludovico — Billi  
Pasquale.

Calpini — Capilupi — Cerruti — Coccozza  
 — Corradini.  
 Della Valle — De Simone — Di San  
 Donato.  
 Ferrari-Corbelli.  
 Galimberti — Grassi Paolo — Grippo —  
 Guglielmini.  
 Jannuzzi.  
 Lorenzini — Lugli.  
 Mocenni.  
 Nasi Nunzio.  
 Petronio Francesco — Placido.  
 Rinaldi Pietro — Romano — Rosano —  
 Ruggieri.  
 Sciacca della Scala — Seismit-Doda —  
 Solimbergo — Sorrentino.  
 Tenani — Trompeo.  
 Ungaro.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Baratieri — Brunialti.

**Presidente.** Si lasceranno aperte le urne.

### Comunicazioni della Presidenza.

**Presidente.** Do lettura alla Camera della seguente lettera pervenutami dall'onorevole Pietro Chiara:

« Onorevole signor presidente,

« Per motivi di famiglia rassegno le mie dimissioni da deputato e prego la S. V. Onorevolissima di volerne far prendere atto alla Camera. »

Do atto all'onorevole Chiara della presentazione delle sue dimissioni da deputato, e dichiaro vacante il secondo collegio di Palermo.

### Interrogazioni.

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

**Nicotera, ministro dell'interno.** La Camera ricorderà che quando ieri l'onorevole Imbriani accennò alla nomina di un sindaco il quale avrebbe espiato la pena di 10 anni di reclusione, e sarebbe stato liberato due anni or sono, io risposi che ignoravo il fatto, ma che mi sarei dato tutta la premura di assumere le debite informazioni.

Però fino da ieri io affermai che sindaci non proposti dai prefetti finora non se ne

erano nominati; e che anche il sindaco in questione aveva dovuto essere stato proposto dal prefetto.

Infatti, in data 3 febbraio, il prefetto ne faceva la proposta, esprimendosi così:

« Il signor Giandomenico Nicola, oltre a riunire tutti i voluti requisiti e ad essere più di ogni altro ben accetto alla popolazione, può contare sull'appoggio sicuro della maggioranza consiliare. »

Fedele al mio sistema, prima di fare la nomina, telegrafai al prefetto, per questo sindaco e per altri, chiedendogli se continuava a proporre le persone indicate nella sua nota del 3 febbraio. Ed il prefetto rispose che confermava la proposta perchè la persona indicata, nelle elezioni, aveva riportato 208 voti, cioè quelli di quasi tutti i votanti; e nella elezione della Giunta aveva avuto 12 voti sopra 15 consiglieri.

Queste erano le ragioni che dava il prefetto nel fare la sua proposta.

Ora veniamo alla condanna. Il Signore perdona quando il peccatore si mostra pentito; il Codice penale riabilita dopo cinque anni espiata la pena; l'onorevole Imbriani, democratico, non assolve dopo vent'anni!

Io mi sono fatto telegrafare il contenuto della fedina penale. Ecco che cosa ne risulta: questo signore, il 14 luglio 1865, fu condannato a sette anni di reclusione per omicidio volontario. Espiata la pena, fu messo in libertà nel 1872.

Come vede la Camera, sono passati venti anni, o io ho ragione di credere che essendo trascorso un tempo così lungo sia accaduto qualche cosa di più della riabilitazione del magistrato, che io debbo considerare come già intervenuta. Infatti, che cosa è accaduto in questi venti anni?

Io non dirò le cause dell'omicidio, non dirò come la persona in questione abbia riparato, in parte, il fatto; dirò solo che per la sua condotta, per la sua posizione sociale, è stata fatta segno nel suo paese o tutte le dimostrazioni di stima, e specialmente nelle ultime elezioni, nelle quali, come ho detto, ebbe quasi l'unanimità; mentre poi il Consiglio comunale l'indicava assessore anziano con dodici voti su quindici.

Dunque non è da far meraviglia se il prefetto, il quale ignorava completamente la condanna espiata vent'anni fa, vedendo un individuo circondato dalla stima del suo paese,

eletto da quasi tutti gli elettori, indicato dal Consiglio comunale ad assessore anziano, lo abbia proposto per sindaco.

Ho esposto alla Camera le cose senza nessuna esagerazione, e la Camera vede che non sono tanto gravi da doversi assolutamente scagliare fulmini e contro quella persona, e contro il prefetto che la propose all'ufficio di sindaco.

Del ministro non c'è da parlarne, perchè, ripeto, io non nomino sindaci se non sono proposti dai prefetti.

Siccome però l'onorevole Imbriani ieri si lasciò sfuggire una parola, cioè, che questo sindaco aveva potuto essere nominato per influenza di qualche deputato, ho voluto anche indagare questo: e posso affermare che nessun deputato è venuto al Ministero dell'interno per fare raccomandazioni in proposito.

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

**Imbriani.** Io sinceramente democratico, ed ispirato a principii democratici, come ha affermato il ministro, ritengo che all'ufficio di sindaco, tanto geloso e tanto elevato, nel Comune, in questo ente naturale e logico che si chiama Comune, vadano preposte persone immacolate, persone che non abbiano macchie così gravi nel loro passato, quale un omicidio volontario nelle circostanze che non ha ricordato il signor ministro, ma che appaiono dalla sentenza, cioè sul padre di una povera fanciulla sedotta.

**Nicotera, ministro dell'interno.** Che poi ha sposata.

**Imbriani.** Io non lo so; attenderò. Ma il signor ministro ha detto che sono passati 20 anni... (*Interruzioni*).

**Presidente.** Non badi alle interruzioni, onorevole Imbriani!

**Imbriani.** Guardi però il signor ministro che, avendo ricevute le notizie per mezzo telegrafico, in esse non si trovino degli errori di data. Io porterò alla Camera la fedina criminale di questo signore, che si chiama, non Gian Domenico Niccoli, ma Niccola Gian Domenico. (*Harità*).

Ma chi potrebbe darci maggiori ragguagli sulla data di questa condanna, se non un nostro collega, il quale, essendo del capoluogo del mandamento, cioè del paese di Pizzoli, può conoscere le cose meglio di tutti, cioè il deputato Giorgi? (*Rumori*).

**Giorgi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Qui non si tratta di discutere nè un Niccola Gian Domenico, nè un Gian Domenico Niccoli. (*Bene!*)

**Voci.** Ha ragione.

**Imbriani.** Io dico che siccome le notizie sono state ricevute telegraficamente, e siccome, in fatto di fedine criminali, a me consta come il signor ministro sia stato male ragguagliato, come successe in un altro caso...

**Nicotera, ministro dell'interno.** Mai.

**Imbriani.** Forse il nostro collega Mirabelli potrà dirgli se sia stato male ragguagliato

**Nicotera, ministro dell'interno.** Risponderò all'onorevole Mirabelli.

**Imbriani.** E gli potrà dire se sia stato mal ragguagliato.

E poi ho visto che la fedina che gli era stata mandata prima non era esatta; ma ebb'ulteriori notizie più esatte in cui si parlava di accuse molto brutte...

**Nicotera, ministro dell'interno.** Nessuna brutta.

**Imbriani.** ... di tentato omicidio...

**Nicotera, ministro dell'interno.** Non c'è processo!

**Imbriani.** ... ma c'è l'accusa!

**Presidente.** Ma queste sono questioni che non hanno assolutamente ragione di essere trattate qui. Si limiti alle rettificazioni che crede fare, onorevole Imbriani.

**Imbriani.** Ma io sono in causa!

**Presidente.** Sta bene; dica perchè è in causa.

**Imbriani.** Anzitutto quando il ministro ha detto che era stato informato dal prefetto, io ho soggiunto che non insistevo, perchè naturalmente egli doveva essere ragguagliato meglio di me; ma è un fatto che c'è una condanna per omicidio volontario... (*Interruzioni*) Fu ucciso un uomo ed il cadavere fu gettato in un burrone... (*Rumori — Interruzioni*).

**Presidente.** Non interrompano. Onorevole Imbriani, questo non entra nella sua interrogazione.

**Imbriani.** C'entra, perchè qui c'è tutta l'effe-  
ratezza del delitto e non c'è scusa.

Dice il signor ministro: ma quella persona ha la maggioranza con sè. Sarà, ma costui è un signorotto del paese, il più ricco del luogo, ed ecco perchè la maggioranza è bell'e fatta; ecco perchè egli ha potuto avere soltanto pochi anni di reclusione, 6 o 7, mentre a norma del Codice avrebbe dovuto averne più di 20. (*Rumori*).

**Presidente.** Ma, onorevole Imbriani, non si

faccia accusatore. Questa non è una parte che spetti ad un deputato.

**Imbriani.** E poichè siamo su questo argomento, mi permetta, signor presidente, di domandare notizie del sindaco di Vasta, il quale è stato altra volta condannato per ribellione ai carabinieri. E adesso i carabinieri se lo vedono loro capo!

Dunque dopo ciò giudichi la Camera se io aveva ragione o no. Io non ho accusato il ministro direttamente; ho detto ch'esso è responsabile come capo della polizia, come ministro dell'interno; e mi rincresce che il capo della polizia e i suoi subalterni non coroscano che una condanna di tanta gravità pesa sul capo di un uomo a cui essi han creduto di dare il posto di sindaco. Non dico altro.

**Presidente.** L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

**Nicotera, ministro dell'interno.** Deploro il sistema dell'onorevole Imbriani. Io non so se la Camera creda che si debbano discutere tutti gli 8000 sindaci d'Italia. Perchè, sa la Camera che cosa accade? Quando in un Comune (ed il fatto è così) una persona non può essere nominata sindaco, scrive all'onorevole Imbriani, e l'onorevole Imbriani viene qui a portar la questione. (*ilarità*).

**Imbriani.** Non è così! Protesto! Chiedo di parlare.

**Nicotera, ministro dell'interno.** Ora, dichiaro che non discuto i sindaci qui nella Camera. Andiamo avanti.

Avevo dimenticato due circostanze. La prima è questa: che, quando questo individuo commise l'omicidio, aveva 15 anni. La seconda è: che è stato riabilitato dal tribunale. Sono passati 20 anni. L'onorevole Imbriani, il quale crede di poter prendere in contraddizione me qualche volta, questa volta deve aver pazienza, e deve lasciarsi prendere in contraddizione...

**Imbriani.** Vediamo.

**Nicotera, ministro dell'interno.** L'onorevole Imbriani vuole il sindaco elettivo. Or bene, questo è un sindaco elettivo, perchè ha avuto tutti i voti degli elettori; ed ha avuto 12 voti del Consiglio comunale, su 15. Domando se questo non sia un sindaco eletto!

Che cosa vuole l'onorevole Imbriani? Io non debbo vedere se colui che è proposto sia un signorotto, un ricco od un povero; debbo vedere se ha la maggioranza, ed anche se è

in condizioni tali da poter essere nominato sindaco.

Certo, io non vorrei avere avuto una condanna per omicidio; nè questa, nè altre; ma quando si tratta di un giovane che a 15 anni ha commesso un omicidio ed è riabilitato, e i cui concittadini lo credono meritevole di fare il sindaco, dopo venti anni, domando io: che cosa deve fare il ministro dell'interno?

Ma, e il prefetto? dice l'onorevole Imbriani. L'onorevole Imbriani aspetti, e vedrà che manifestazione si farà dal paese a quell'individuo! Perchè chi non lo vuole sindaco, è una persona che voleva esser sindaco essa stessa; e che non poteva esser nominato per certe ragioni che non dirò.

**Imbriani.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ma, onorevole Imbriani, non posso lasciar continuare questo incidente!

**Imbriani.** Per fatto personale.

**Presidente.** Lo indichi.

**Imbriani.** Credo che il fatto personale sia evidente.

Non può essere permesso al ministro di dire ad un deputato che è stato informato dal tal dei tali. Il ministro questo non lo sa; ed io nego assolutamente che fosse persona interessata. Chi fosse, lo sanno il deputato Cefaly ed il deputato Fortis. Chi mi ha informato non ha a che fare con queste brighe meschinissime di sindaci. Se sia vero che quella persona ebbe la condanna all'età di 15 anni ed ottenne poi la riabilitazione, lo sapremo quando verranno i documenti; quando verrà la fedina criminale. Per ora non è che una affermazione del ministro fatta senza documenti; perchè egli non ha ricevuto altro che le informazioni portate sulle ali del telegrafo.

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

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Giorgi.** Io deploro altamente quanto l'onorevole Imbriani viene a dire qui alla Camera sul conto di persone che non hanno modo di giustificarsi. Nulla potrei aggiungere a quello che ha detto l'onorevole ministro.

Per conto mio debbo fare questa dichiarazione, che non è mio costume sollecitare il Ministero per raccomandare la nomina di sindaci. E, se ritengo deplorabili simili raccomandazioni in generale, tanto più lo sarebbero in casi nei quali si raccomanderebbero persone non meritevoli della fiducia del pubblico.

In quanto poi al Giandomenico, devo dire che lo conosco da oltre venti anni, e garantisco che da venti anni a questa parte nulla posso dire sulla sua corretta condotta. Nulla so di preciso sulle accuse che gli si fanno, perchè non mi erigo a inquisitore di nessuno.

So che è stato proposto alla carica di sindaco non una ma parecchie volte; e naturalmente le autorità che lo hanno proposto devono aver creduto di poterlo fare.

Nulla potrei dire sulla sua nomina; ma, ripeto, devo riconoscere che è una persona che da venti anni si è completamente riabilitata, e che gode tutta la fiducia del suo paese, il quale sempre lo ha eletto consigliere alla quasi unanimità di suffragi. (*Rumori — Commenti*).

**Imbriani.** Dica se ha sposato... (*Rumori*).

**Giorgi.** Io credo di sì... (*Nuovi rumori*).

**Imbriani** (*Tra i rumori della Camera*). Ha sposato, dopo aver ucciso il padre...

**Presidente.** Ma è impossibile che la Camera scenda ad occuparsi di simili cose!

La interrogazione dell'onorevole Imbriani al ministro degli affari esteri non può farsi, perchè questi non trovasi presente. Come non può farsi quella dell'onorevole Colajanni che ha fatto conoscere che è indisposto.

L'onorevole Vollaro-De Lieto è presente?

(*Non è presente*).

Non essendo presente, la sua interrogazione decade.

Viene ora una interrogazione dell'onorevole Imbriani al ministro dell'interno « circa il rovinio di una casa, dietro esplosione, avvenuta in Susa. »

Ma siccome su questo stesso argomento vi è una interrogazione per domani dell'onorevole Giovagnoli, mi pare che l'onorevole ministro della guerra potrebbe rispondere domani a tutte e due le interrogazioni.

**Pelloux, ministro della guerra.** Ma l'onorevole Imbriani vorrà una risposta!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

Vuol dire che domani dovrà anche rispondere all'onorevole Giovagnoli.

**Pelloux, ministro della guerra.** Il fatto doloroso di Susa, su cui mi interroga l'onorevole Imbriani, è dovuto ad una imprudenza congiunta forse ad ignoranza ed anche ad un abuso di fiducia.

Il fatto sta in questi precisi termini. Un ufficiale, incaricato di dirigere e di sorve-

gliare il disfacimento di alcune cartucce in una data località, aveva l'ordine, come prescrivono le istruzioni, di sciogliere la polvere cavatane. Invece, o per imprudenza o non sapendo quello che si faceva o non so per quale altro motivo, quel disgraziato, invece di fare sciogliere la polvere, se ne appropriò una parte e la portò in casa sua a Susa. Disgrazia volle che, mentre si trovava assente, ordinò per telegrafo al suo attendente di fargli arrivare in Ivrea certo suo bagaglio, mentre asserisce di avere raccomandato vivamente che quella cassa che conteneva la polvere non fosse toccata.

Ma è avvenuto che due soldati, avendo presa quella cassa per ismoverta, hanno dato occasione allo scoppio, come tutti sanno. E che lo scoppio sia avvenuto non c'è nulla di straordinario perchè le polveri provenienti da disfacimento di cartucce sono sempre pericolose a maneggiare essendo facilissimo che tra esse rimanga qualche parte del fulminato, che sta nelle capsule; ed è per ciò che si raccomanda di scioglierle nell'acqua.

Ora l'ufficiale è sotto processo per fatto dell'autorità militare e per fatto dell'autorità civile.

È cosa, ripeto, che io deploro per tutte le circostanze dolorose che l'hanno seguita.

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

**Imbriani.** Io non vorrei certo con le mie parole aggravare la condizione di codesto imprudente ufficiale. Ringrazio l'onorevole ministro dei particolari che ci ha dati; ma debbo aggiungere una sola osservazione.

A questa operazione del disfacimento delle cartucce, i cui residui sono certamente pericolosi per sè stessi e per il fulminato che possono contenere, non sarebbe bene di proporre qualche persona intelligente e tecnica e non lasciarla ad arbitrio di ufficiali subalterni, i quali, talvolta, hanno poco criterio... (*Ooh!*) ed in ogni modo far sì che non si trovino in condizione di potere asportare i residui?

Mi pare che in questo caso i residui debbano essere stati in una quantità molto ragguardevole per produrre i danni che hanno prodotto: una casa è rovinata; ci sono otto cadaveri, molti feriti. Mi pare che tutto ciò meriti l'attenzione del Governo, e che si debba cercare il modo onde simili sventure non debbano ripetersi.

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

**Pelloux, ministro della guerra.** Posso assicurare l'onorevole Imbriani che i regolamenti provvedono al modo come debbono essere disfatte le cartucce. Se l'operazione non è stata fatta regolarmente mi riserbo di verificarlo; ripeto però che non si può ritenere che un ufficiale non sia in grado di sorvegliare il disfaccimento delle cartucce; ed infatti la disgrazia non è avvenuta durante quell'operazione. È avvenuta dopo, perchè questo ufficiale, ignorantemente, imprudentemente, si è appropriata una parte della polvere. La irregolarità quindi consiste nell'essersi egli appropriata una parte di questa polvere; e il male è che di questa sua gravissima colpa altri sono rimasti vittime.

**Imbriani.** Io precisamente questo diceva al signor ministro, che, per ovviare che avvengano altre sciagure di simil natura, sarebbe bene di stabilire che i residui delle cartucce debbano essere distrutti, in modo che nessuno possa appropriarseli.

**Pelloux, ministro della guerra.** Ma io ho già detto che è prescritto così; se non si è ottemperato alle prescrizioni è quello che si vedrà; ma quello che si deve fare è stabilito in modo preciso.

**Imbriani.** Ma io non ho portato la questione su questo terreno.

**Pelloux, ministro della guerra. (Con forza)** Ripeto che la disgrazia è avvenuta appunto per colpa di un individuo, ufficiale o non ufficiale non importa, che sarà punito secondo le leggi penali. Più di questo non posso dire.

**Imbriani.** Non c'è bisogno di riscaldarsi!

### Verificazione di poteri.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri — Elezione contestata del Collegio di Catania 2°. (Eletti: Vagliasindi e Castorina).

Si dia lettura alla relazione della Giunta.

**Suardo, segretario, legge:**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel giorno 5 luglio 1891 il Collegio di Catania 2°, procedeva all'elezione dei tre deputati in sostituzione degli onorevoli Paolo Nicolosi, Michele Grassi-Pasini e Lucio Quattrocchi, la cui precedente elezione era stata annullata da questa Camera sulla proposta della Giunta e in seguito ad una accurata inchiesta parlamentare.

La lotta si riproduceva nelle stesse condizioni di quella del 23 novembre 1890: da una parte Grassi-Pasini e Quattrocchi preponderanti in Acireale e Giarre; dall'altra parte Vagliasindi e Castorina aventi quasi esclusiva prevalenza nei centri montuosi, Randazzo e Castiglione, nome più o meno comune alle due liste quello del Nicolosi. L'Assemblea dei presidenti con la scorta dei verbali delle singole sezioni accertò che aveano riportato:

Nicolosi . . . . .	voti	8329
Vagliasindi Paolo . . . . .	»	5967
Castorina Paolo . . . . .	»	5375
Grassi-Pasini . . . . .	»	3923
Quattrocchi. . . . .	»	3787

Ciò non pertanto l'Assemblea stessa credendosi in diritto d'indagare la legalità e la sincerità delle operazioni elettorali proclamò eletti il Nicolosi, il Grassi-Pasini ed il Quattrocchi.

La Giunta delle elezioni ravvisando in ciò un manifesto eccesso di potere da parte dell'Assemblea dei presidenti proponeva ed otteneva che la Camera, invece del Grassi-Pasini e del Quattrocchi proclamasse gli onorevoli Vagliasindi e Castorina. Alla Giunta stessa poi, parve che i fatti e le ragioni svolte in seno dell'Assemblea dei presidenti meritassero d'essere tenuti presenti e valutati nel giudizio, ch'essa dovea fare circa la validità dell'elezione dei tre proclamati.

In questa disamina o delibazione preliminare si riconobbe che anche quando le deduzioni fatte nell'Assemblea dei presidenti si fossero tutte riscontrate conformi al vero, non avrebbero potuto infirmare la gran maggioranza riportata dal Nicolosi, potendo tutto al più spostare i rapporti fra gli altri quattro candidati.

E così fu che mentre la Giunta conchiudeva per la convalidazione dell'eletto Nicolosi, ciò che fu anche dalla Camera approvato, dichiarava contestate le elezioni dei proclamati Vagliasindi e Castorina.

La pubblica discussione, che indi ne seguì, rivelò anzitutto la necessità d'appurare viemmeglio i fatti controversi, richiamando alcuni documenti, nonchè gli atti d'un'istruzione penale avviata in seguito a querela contro i membri componenti i diversi uffici elettorali delle sezioni di Randazzo e Castiglione.

La principale accusa formulata nelle pro-



teste si riassume nel sostenere che l'elezione degli onorevoli Vagliasindi e Castorina deve essere annullata per l'inverosimiglianza, anzi l'impossibilità delle grosse liste elettorali di Randazzo e Castiglione. A conforto della loro asserzione i reclamanti invocano un brano della relazione dell'onorevole Tittoni intorno alla precedente elezione del 23 novembre 1890 ed istituiscono con la scorta della statistica calcoli di probabilità sulla vera *percentuale* elettorale da assegnarsi a quei due Comuni in confronto della rispettiva loro popolazione.

Il brano della relazione Tittoni, di cui trattasi, suona così:

« Escluse finalmente la Giunta che potesse indagarsi se dovesse farsi luogo alla convalidazione di coloro, che ebbero maggior numero di voti dopo i proclamati (i proclamati erano Grassi-Pasini e Quattrocchi, oltre il Nicolosi) poichè le sezioni di Randazzo e Castiglione, in cui quelli prevalsero senza neppure un voto contrario non presentano *minore inverosimiglianza di cifre per elettori iscritti e votanti di quelle di Arcireale e Giarre* e quindi è opinione della Giunta, che le irregolarità denunziate derivino piuttosto da un'abitudine malauguratamente divulgatasi dappertutto che dall'artificio d'un solo dei partiti combattenti. »

I reclamanti hanno davvero mal garbo ad invocare la relazione dell'onorevole Tittoni, siccome quella che oltre all'aver nella prima parte posto al nudo un'enorme congerie di brogli, falsi ed altre frodi elettorali, che per antica consuetudine inquinano e resero tristamente celebri i metodi di lotta del loro partito, pone in evidenza che il vizio dell'ingrossamento delle liste obbietato ai comuni di Randazzo e Castiglione è comune ad Acireale e Giarre, le due cittadelle dei candidati Grassi-Pasini e Quattrocchi; ciò che basterebbe da per sè a porre in diffidenza i risultati di questi due centri ed impedire che il Grassi-Pasini ed il Quattrocchi possano essere, come si chiede, sostituiti ai due candidati proclamati.

Se non che la Giunta non crede di poter addentrarsi in questo sindacato sulla regolarità o meno delle liste elettorali dei rispettivi Comuni, perchè, a parte che le liste politiche per la lotta elettorale del 5 luglio 1891 non potevano per legge essere diverse da

quelle, che servirono di base all'elezione del 28 novembre 1890, è massima sana e corretta di giurisprudenza prevalsa nel 1886 a proposito dell'elezione del signor Quattrocchi contestata, è bene non dimenticarlo, per le liste elettorali del Comune di Giarre che *le osservazioni sulle liste possono farsi in sede di formazione di lista, non in giudizio di convalidazione dove non bastano simili deduzioni.*

L'indagine sull'artificiosa compilazione delle liste può indirettamente influire nell'apprezzamento delle prove, che *aliunde* siensi somministrate sui brogli elettorali; ma presa isolatamente e scompagnata, come nel caso, da altre prove, non può, quando pure fosse permessa, riuscire concludente.

Aggiungasi che, come già si è superiormente avvertito, nel caso concreto non può avere alcun peso il lamentato vizio, perchè si contempera ed è nelle sue conseguenze pratiche paralizzato da quello, che si riscontra nelle liste di Giarre ed Acireale, secondochè afferma la relazione dell'onorevole Tittoni sanzionata dal voto della Camera.

Aggiungasi ancora che la relazione dell'onorevole Tittoni scritta per le elezioni del 23 novembre 1890 non si attaglia perfettamente al caso odierno, non dovendosi dimenticare, che, in grazia forse del severo monito contenuto in quella relazione, si presentò alle urne di Randazzo e Castiglione un numero di elettori molto minore che non nell'elezione precedente. E per vero l'onorevole Castorina, che nel 1890 ebbe 2383 voti a Castiglione ne ottenne 1866 nel 1891 e l'onorevole Vagliasindi, che la prima volta ebbe voti 2474, ne ebbe nella seconda 1869. Così l'onorevole Castorina che il 23 novembre ebbe a Randazzo voti 2870, ne ottenne poi 1033 e l'onorevole Vagliasindi da 2960 voti discese a 2181.

In conclusione sono circa 1400 elettori in meno, che l'ultima volta si accostarono alle urne in Randazzo e Castiglione.

Non si può adunque invocare un apprezzamento della Giunta, ch'è stato principalmente influenzato, da risultati molto diversi da quelli, che riscontransi nel caso odierno.

Nè il prospetto comparativo fra la popolazione ed il numero dei votanti nei singoli Comuni componenti la circoscrizione del Collegio può essere coefficiente sicuro per rilevare la correttezza delle operazioni elettorali, essendo ovvio e naturale che in Randazzo e in Castiglione, dove fu decretato a favore del

Castorina ed in considerazione delle di lui benemerenze l'onore supremo della cittadinanza onoraria, l'affluenza degli elettori alle urne fosse straordinaria e di gran lunga maggiore che negli altri Comuni.

Ma i reclamanti incalzano col dire che a svelare nella loro più vergognosa nudità i brogli consumati nelle sezioni di Randazzo e Castiglione concorrono le risultanze dell'istruttoria penale svoltasi in seguito alla querela di Giovanni d'Amico e Mariano Quattrocchi.

Quanto a Randazzo si asserisce che l'autorità giudiziaria, pur non potendo avere le liste di riscontro state distrutte, *dovette constatare oltre al gran numero di morti, inesistenti ed irreperibili che per dare forma alla frode d'una votazione apparente, furono molti analfabeti muniti di stampini, dei quali scambiandoli l'uno con l'altro servivansi.*

Quanto a Castiglione, a parte quanto si era denunciato con le proteste degli elettori Merlo, Margiani ed altri, di cui si dirà in appresso, si deduceva « che aspra lotta combattevasi da pochi onesti elettori, che pel decoro del loro paese avrebbero voluto le elezioni procedessero in regola.

« Che indegne profferte di transazioni e di illeciti concordati furono loro fatte e di esse telegrafossi agli amici di Giarre, che col dovuto disprezzo le respinsero.

« Che allora si ricorse alla forza e dopo il rilascio di formali proteste, quei pochi onesti furono dalla plebe schiamazzante messi alla porta a forza di percosse e di spintoni.

« Che così, quantunque non siano accorsi alle urne più di trecento elettori, si ebbe la temerarietà di farne figurare 1870, facendo stabilire nelle diverse sezioni, con infelice uniformità, dei risultati numerici assolutamente inesistenti ed immaginari.

« Che analoga querela è stata sporta e l'autorità giudiziaria ha dovuto accertare la dolorosa verità. »

Al cospetto di accuse così gravi e specifiche, per quanto i reclamanti non siensi curati di darne la benchè menoma prova, la vostra Giunta si fece carico d'indagarne il fondamento. Essa appurò che non era vero che fossero state distrutte le liste di riscontro in Randazzo, per quanto siasi, dopo il deposito fatto nella segreteria a termini di legge, tentato artificiosamente dissimularne l'esistenza, e ciò per ispirito di diffidenza, certo mal giustificato, ma spiegabile, tenuto

conto della sovraccitazione degli animi in conseguenza dell'aspra lotta che tuttora si combatte.

Comunque sieno le cose, certo è che le liste di riscontro di Randazzo esistono e furono originalmente trasmesse alla vostra Giunta non appena essa ebbe a farne richiesta al Comune.

La vostra Giunta non deve disconoscere che una certa parvenza di gravità presentano le risultanze del procedimento penale istruttosi a carico dei membri componenti i seggi elettorali di Randazzo e Castiglione, ma queste risultanze, sebbene in apparenza gravi, non hanno potuto scuotere il convincimento, che l'elezione debba ciò nonostante convalidarsi.

1° Perchè l'istruttoria penale oltre al non aver ancora subito il crogiuolo della pubblica discussione, non può conciliarsi molta fede essendo scossa nella sua base per la querela di subornazione di testimoni presentata dal candidato signor Vagliasindi, e per le giuste censure, a cui venne fatto segno dallo stesso candidato nel suo memoriale del 1° del corrente mese. Ed invero è a deplorarsi che l'autorità inquirente non abbia, specie dopo l'invio delle liste di riscontro per parte della Giunta all'autorità giudiziaria, assecondato la formale istanza fatta dal signor Vagliasindi d'attenersi all'esame degli elettori annotati nelle liste medesime per rilevare se si fosse fatta la votazione regolarmente. Il divagare invece all'esame degli elettori, che pur essendo iscritti nella lista generale potevano essere compresi nel contingente di quei moltissimi (sono circa 600) che non hanno preso parte alla votazione, se poteva essere una necessità, quando mancavano le liste di riscontro, riusciva opera vana ed inconcludente dopochè queste liste erano acquisite al processo.

È notevole ed ha fatto impressione nell'animo della Giunta la seguente nobilissima proposta contenuta nell'anzidetto memoriale, proposta che la vostra Giunta non ha creduto allo stato delle cose conveniente d'accogliere anche per non lasciare ulteriormente senza rappresentanza il 2° Collegio di Catania.

« Io faccio formale domanda all'onorevole « Giunta (così il Vagliasindi) affinché a mezzo « di magistrati di grado elevato (se non diret- « tamente, delegandovi alcuno dei suoi mem-

« bri) voglia portare un po' più di luce in « questa fosca faccenda, nella quale al sottoscritto preme oramai solamente d'uscirne « con dignità essendo affatto secondario il « conservare una carica, cui la convalidazione non potrebbe quasi più conferire che « il diritto di dimettersi da deputato ».

2° Perchè le risultanze dell'istruttoria penale, in quanto vorrebbero insinuare sulla fede di qualche teste che i verbali delle sezioni di Castiglione e Randazzo furono manipolati due o tre giorni dopo, sono smentite dal certificato del sotto-prefetto, comprovante che i risultati di tutte le sezioni di Castiglione furono comunicati a lui integralmente la sera stessa della votazione, che lo stesso avvenne per cinque sezioni di Randazzo, essendo state comunicate l'indomani mattina quelli delle altre tre sezioni.

3° Perchè ad ogni modo la prova dei brogli constatati in Castiglione e Randazzo si limita ad un numero di voti esiguo in confronto della notevole sproporzione di voti esistente fra i candidati in contesa, non dovendosi obliare che fra il Vagliasindi ed il Grassi-Pasini intercede una differenza di voti 2039 a favore del primo, e che fra Castorina e Quattrocchi corre la differenza di voti 1688, riportati in più dal Castorina, cosicchè l'esito, comunque fosse, dei procedimenti penali in corso non potrebbe, allo stato degli atti, spostare la maggioranza dei due candidati proclamati.

Appena occorre ora fare un rapido cenno delle accuse secondarie o di minor conto di cui è cenno nella protesta.

Gli elettori Merlo e Marziani protestano contro le operazioni elettorali avvenute nella quarta sezione di quel Comune.

Sorvolando sulle accuse generiche, indeterminate, di brogli ed illegalità commesse con l'essersi ammessi a votare molti analfabeti, è utile a sapersi che tra questi analfabeti se ne indica un solo, il Ponticello, e consta che non è iscritto sulle liste elettorali, e che si accenna pure ad uno scrutatore analfabeta, il signor Gaetano Gioeni, la di cui firma, scritta in modo chiaro ed intelligibile, scorgesi non solo nei verbali, ma anche in calce alla protesta intimata per atto d'uscire.

Lo stesso elettore Marziani dopo circa cinque mesi dalle prime proteste, ossia il 5 dicembre 1891 ricorda con una nuova protesta

che i risultati di Castiglione furono comunicati soltanto due giorni dopo, che si aspettò quel tempo per commettere brogli e falsificazioni, che vi furono disordini nella votazione e che alcuni membri dei seggi elettorali indignati per quello che avveniva, uscirono dalla sala dei comizi.

La prima accusa è smentita dal certificato del sotto-prefetto già superiormente accennato; la seconda è contraddetta *in terminis* dal contesto dei verbali sottoscritti da tutti i membri dei seggi elettorali.

Non mette conto d'occuparsi dei telegrammi presentati, perchè essi sono sforniti di qualunque carattere d'autenticità e non escludono il dubbio che i due agenti elettorali, che mandavano quei telegrammi simulassero offerte di accordi da parte del partito avversario per vendere forse a più caro prezzo la loro opera di intromissione e propaganda elettorale.

Un'ultima protesta circa le operazioni di Randazzo, oltre all'essere tardiva essendo stata sporta sullo scorcio del novembre p. p. contiene vaghe accuse, senza prove, senza determinazione di fatti o di persone e senza documenti, sicchè la Giunta non ha potuto tenerne verun conto.

A sorreggere infine il convincimento della vostra Giunta, concorsero eziandio le difese avversarie, e specialmente il memoriale a stampa del signor avvocato Saro De Meo presidente dell'8<sup>a</sup> sezione di Giarre presentato nel dicembre 1891.

In questo memoriale il patrono dei signori Quattrocchi e Grassi-Pasini, dopo d'aver lealmente confessato che nella precedente elezione si era *imbrogliato* dall'una e dall'altra parte, si studia di dimostrare che dopo il severo responso della vostra Giunta, le sezioni di tutti quanti i Comuni del collegio, esclusi Randazzo e Castiglione rientrarono nell'orbita della più scrupolosa legalità e che solo Randazzo e Castiglione si mostrarono refrattari al monito della Giunta perfidiando nei brogli perpetrati in occasione del 23 novembre 1890.

Ora con buona venia del signor avvocato De Meo non si può aggiustare piena fede alla respiscenza ed alla conversione dei suoi correligionarii politici avendosi una palmare prova in contrario non tanto nella mostruosa illegalità commessa nell'assemblea dei presidenti anche con poco rispetto alla libertà dei presidenti dissenzienti e che protestarono vivacemente contro la patita violenza, quanto

nel tardivo ingiustificabile ritardo da parte dei presidenti di Giarre a depositare nella segreteria comunale i rispettivi loro verbali, tanto che il prefetto ha dovuto intervenire e provocare i severi provvedimenti, di cui è cenno nei telegrammi, che qui in appresso testualmente si trascrivono:

REGIA PREFETTURA DELLA PROVINCIA DI CATANIA

*Copia della corrispondenza telegrafica tra il Prefetto di Catania e il Sindaco di Giarre circa la consegna dei verbali di tre sezioni per le elezioni politiche del 5 luglio 1891 nel secondo collegio di Catania.*

**Il Prefetto al Sindaco.**

N. 1. Catania, 7 luglio 1891.

V. S., in pronta risposta al presente, mi telegraferà risultati definitivi dello scrutinio delle *quattordici sezioni* di Giarre. In caso presidenti seggi non avessero proclamato risultato scrutinio, o non avessero adempiuto ancora all'obbligo di depositare copia verbale al Municipio, V. S. me ne farà esplicita dichiarazione per telegrafo. Avverto che chiedo notizie di fatto, quali Ella possiede in questo momento e che perciò la ritengo personalmente responsabile di ogni ritardo o inesattezza di comunicazione.

*Prefetto*  
Firmato: CAVASOLA.

**Il Sindaco al Prefetto.**

N. 1. Giarre, 7 luglio 1891.

Verbali finora presenti sono:

1 <sup>a</sup> sezione	votanti	157;
2 <sup>a</sup> id.	id.	82;
4 <sup>a</sup> id.	id.	108;
5 <sup>a</sup> id.	id.	93;
6 <sup>a</sup> id.	id.	151;
7 <sup>a</sup> id.	id.	95;
9 <sup>a</sup> id.	id.	103;
12 <sup>a</sup> id.	id.	122;
13 <sup>a</sup> id.	id.	93;
14 <sup>a</sup> id.	id.	79.

*Sindaco*  
Firmato: Russo.

**Il Prefetto al Sindaco.**

N. 2. Catania, 8 luglio 1891.

Ricevuto suo telegramma con indicazione dei verbali presentati. Mi telegrafi ora di urgenza nomi e cognomi dei presidenti sezioni che non hanno ancora consegnato verbali.

*Prefetto*  
Firmato: CAVASOLA.

**Il Sindaco al Prefetto.**

N. 2. Giarre, 8 luglio 1891.

Mancano ancora verbali 3<sup>a</sup> sezione, presidente ingegnere Pasquale Musumeci; 8<sup>a</sup> sezione, presidente avvocato Rosario Daneo; e 10<sup>a</sup> sezione, presidente Giuseppe Quattrocchi.

*Sindaco*  
Firmato: Russo.

**Il Prefetto al Sindaco.**

N. 3. Catania, 9 luglio 1891.

Ho denunciato alla Autorità Giudiziaria tre seggi inadempienti per articolo 96 legge che punisce con due anni carcere e duemila lire multa la omessa presentazione verbali. Magistrato applicherà legge, opinione pubblica farà il resto. Non credeva che Giarre volesse confermata in questa occasione sua triste celebrità in Italia.

*Prefetto*  
Firmato: CAVASOLA.

**Il Sindaco al Prefetto.**

N. 3. Catania, 9 luglio 1891.

Riunita urgenza Giunta comunale comunicai telegramma odierno V. S. ore 11.40 ant. Giunta dolente frasi offensive onore, decoro cittadinanza Giarrese, incaricami chiedere V. S. spiegazioni su di esse, riserbandomi provvedere alla dignità, decoro, onore della città che rappresenta.

*Per la Giunta - Il Sindaco*  
Firmato: Russo.

**Il Prefetto al Sindaco.**

N. 4. Catania, 10 luglio 1891.

Dopo fatti precedenti e male abitudini attribuite e pubblicate per stampa dalla inchie-

sta parlamentare, era sommo interesse di Giarre provare suo rispetto alla legalità, anche nelle forme della procedura elettorale. Invece si diede luogo a pubblicare per tutta Italia che Giarre, malgrado formali proteste ed eccitamenti, non presentava verbali delle elezioni per parecchi giorni e gli ultimi soltanto dopo denuncia alla Autorità Giudiziaria. V. S. e la Giunta, per provvedere al buon nome della città, avrebbero dovuto spendere in tempo loro influenza per impedire che fatto illegale e compromettente avvenisse, nè erano mancati a ciò inviti, sollecitazioni, insistenze delle Autorità.

Adontarsi ora delle parole di biasimo, significa soltanto non attribuire ai fatti il loro valore.

*Prefetto*

Firmato: CAVASOLA.

*Per copia conforme*  
Catania, 23 dicembre 1891  
*Il Segretario*  
N. FERRERI.

In presenza del contenuto di questi telegrammi, è ovvio che la vostra Giunta non poteva accogliere senza beneficio d'inventario i calcoli aritmetici a cui scende per ultima conclusione il signor avvocato De Meo per dimostrare che a Castorina debbono essere computati soltanto 3,757 voti e così 166 voti in meno di Grassi-Pasini ed a Quattrocchi voti 3,787 e così 138 voti in più di Vagliasindi; imperocchè oltre all'essere affatto cervelletto e fantastico il difalco dei voti fatto a Castorina e Vagliasindi nelle sezioni di Randazzo e Castiglione ed oltre all'essere illogico il falciare in queste sezioni sui voti di quei due candidati, lasciando inalterati i voti raggranellati dagli avversari, questi calcoli presuppongono doversi accettare, come oro di coppella, le risultanze dei verbali delle sezioni di Giarre, la di cui fede, a far anche astrazione dalla mala inveterata abitudine segnalata nella relazione Tittoni, non può a meno d'essere moralmente vulnerata dal punto nero progettato dai telegrammi precitati.

Ond'è che, a prescindere dalle considerazioni superiormente svolte circa l'inefficacia probatoria dei fatti denunziati colle proteste, il che bastava e basta a legittimare il voto per la convalidazione, la vostra Giunta non

si sarebbe creduta autorizzata, stante i precedenti e le anormali condizioni dell'ambiente, a sostituire ai candidati proclamati i candidati Grassi-Pasini e Quattrocchi non avendosi prova sicura per ritenere che essi abbiano riportato la maggioranza dei voti.

Nè tampoco la vostra Giunta avrebbe potuto inclinare a proporvi l'annullamento dell'intera elezione, perchè, a parte il fin qui detto e a parte ancora che questo provvedimento mal potrebbe conciliarsi con quello della convalidazione ormai irrevocabile dell'onorevole Nicolosi, sarebbe nella specialità del caso sconsigliato dal fatto desolante che ad onta del severo richiamo della vostra Giunta sull'eccessivo ingrossamento delle liste politiche dei comuni di Acireale e Giarre, il primo non esitò, in previsione forse d'una nuova lotta a spingere la sua lista politica al di là del doppio elevandola da 4613 iscritti a 9417 ed il secondo la portò da 5189 a 5226, secondochè ne fa fede il certificato del prefetto 2 dicembre 1891, cosicchè si avrebbero anche qui a lamentare liste politiche che corrispondono al trenta per cento circa dell'intera popolazione. Ed è trito l'apforisma — *malitiis non est indulgendum*.

Queste anormali condizioni, che se non fossero confortate da qualche sintomo di reazione nella coscienza popolare, farebbero dubitare dell'attitudine di quelle popolazioni all'esercizio delle pubbliche libertà, ci inducono ad affrettare, con i più fervidi voti, la sollecita approvazione d'una nuova più provvida legge che valga a sradicare questa mala rifioritura di liste elettorali addirittura *impossibili* precostituite allo scopo di perturbare permanentemente la volontà del Corpo elettorale, nonchè una pronta ed esemplare punizione di tutte quante le violenze e dei brogli proteiformi, di cui possono per avventura essere inquinate le elezioni così del 23 novembre 1890 come quelle del 5 luglio 1891, del 2° collegio di Catania.

Con questi voti la vostra Giunta a maggioranza vi propone di voler convalidare l'elezione del 5 luglio 1891 del 2° Collegio di Catania nelle persone degli onorevoli Paolo Vagliasindi e avv. Paolo Castorina.

MASSABÒ, *relatore*.

**Presidente.** La discussione è aperta sulle conclusioni della Giunta. (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare, le pongo a partito.

(Sono approvate).

Proclamo convalidata l'elezione del II Collegio di Catania nelle persone degli onorevoli Paolo Vagliasindi e avvocato Paolo Castorina.

### Giuramento del deputato Castorina.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole Castorina, lo invito a giurare.

(Legge la formola).

**Castorina.** Giuro.

### Seguito della discussione intorno ai provvedimenti per le strade ferrate complementari.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

Procedendo nella discussione generale, la facoltà di parlare spetta all'onorevole Mirabelli.

**Mirabelli.** Non farò, e non saprei fare, un discorso tecnico: saranno poche considerazioni, per chiarire i motivi, dai quali sono indotto a combattere il disegno di legge.

Le mie considerazioni s'ispirano ad un principio di vera moralità civile e riguardano tutta quanta la politica dello Stato italiano.

Io credo che uno Stato abbia, o debba avere, la religione de' suoi impegni solenni: e non gli è lecito calpestarli, come non è lecito ad un galantuomo, che non voglia macchiarsi di slealtà, il non tener fede alla parola sua.

Ebbene, per lo Stato italiano la parola di onore è scritta, in materia di strade ferrate, nella legge 20 luglio 1888.

Questa legge, senza risalire alle origini del problema ferroviario complementare in Italia ed alla sua storia, così piena di speranze e di delusioni, è l'epilogo di altre leggi preesistenti, cominciando forse non dal 1879, ma dal 1870 e dal 1865.

La legge del 1888 pareva che dovesse chiudere l'era delle attese lunghe, degli scoramenti profondi, delle promesse tradite: per questa legge, tutta la rete complementare d'Italia doveva essere aperta all'esercizio dopo un decennio.

Voi oggi che cosa fate?

Voi impegnate l'erario pubblico per il futuro quinquennio alla sola spesa di 180 milioni sul fondo di 674,189,503.44, decretato dalle leggi 29 luglio 1879, 27 aprile 1885, 24 luglio 1887 e 20 luglio 1888, articolo 5; salvo ad abbattere domani ciò che oggi innalzate, rifacendo il mito della tela penelopea, cui si rassomiglia la storia legislativa italiana delle strade ferrate! E con ciò voi date un colpo di piccone a' diritti quesiti con leggi fondamentali organiche, e lo Stato attenta alla sincerità ed alla maestà della parola sua!

Ma si dice che le condizioni del credito e della finanza pubblica esigono un rinvio ulteriore del termine per la completa esecuzione del programma fissato dalle tabelle della legge 20 luglio 1888; e nel maggio ultimo il ministro dei lavori pubblici concludeva che ciò si può fare, tenendo conto di tutti gli obblighi assunti, anzi rifermando la guarentigia del loro integrale adempimento.

Curiosa e dolorosa questa politica nostra italiana! Si prefigge scopi, che non è dato assequire: se li prefigge con la coscienza di non poterli assequire. Si prefigge la meta di rispettare gli obblighi assunti e stringe i cordoni della borsa: si prefigge l'ideale di restaurare la finanza e l'economia pubblica ed eroga in spese improduttive una così gran parte delle entrate sue! E qui, o signori, sta il *punctum saliens*: questo è il tarlo che rende per me insolubile il problema finanziario ed economico italiano. Voi, seguendo una politica che, come avvertiva l'onorevole Luzzatti nel 1890, ci obbliga a tenere i nostri armamenti all'altezza di tutti gli altri Stati, i quali costituiscono le grandi potenze militari di Europa, dovete necessariamente lesinare sul lavoro e sulla scuola, e disseccate le fonti della vita!

Tutto, o signori, si connette nella gran trama dei fenomeni economici e sociali: ci è nella vita storica una circolazione come nella vita fisica: regna nel campo della natura e dello spirito sovrana la legge. Questa è la relatività, la grande relatività assoluta dei filosofi moderni.

Lascio stare adesso la scuola: io potrei dimostrare che noi, con grave danno, spendiamo meno di tutti gli altri popoli moderni più progrediti: anche l'Austria Cisleitana, amico Imbriani, ci supera: noi, limitandoci alla sola istruzione elementare pubblica, spendiamo 2.10 per ogni abitante; mentre il Belgio ne

spende 4,48; la Prussia 6,03; l'Olanda 6,04; la Francia 6,06, tenendo conto de' 527 milioni erogati in un decennio per edifizî scolastici ed arredamenti; la Svizzera spende 6,15; l'Inghilterra 6,29. Così noi abbiamo 42,04 alfabeti per ogni 100 coscritti, mentre la Germania e la Svizzera non raggiungono nemmeno l'unità.

E credete pure, o signori, che è un errore di principio l'imputare alle spese ferroviarie il disguido attuale della finanza italiana. La teorica scientifica migliore, nel parer mio, è che la spesa per le costruzioni ferroviarie rappresenta un investimento di capitali, più o meno fruttifero, direttamente o indirettamente, per la finanza dello Stato e l'economia nazionale.

È vero che, secondo le ultime notizie statistiche, la media del prodotto netto del capitale ferroviario in Italia è del 2 per cento, mentre in Francia il reddito del capitale investito nelle costruzioni ferroviarie è del 3,69 per cento, nel Regno Unito e in Germania oltrepassa il saggio del 4 e del 5,35 per cento.

L'obiezione è questa: se noi paghiamo 211 milioni sui quattro miliardi e un quarto, e se introitiamo, come prodotto netto dell'esercizio ferroviario, una somma corrispondente al due per cento, cioè 80 milioni, è chiaro che l'onere dello Stato è di 131 milioni.

Ma il sagace osservatore nota che i vantaggi del Tesoro, per l'azienda ferroviaria, sono di duplice forma: e, calcolati in 53 milioni i proventi della imposta di ricchezza mobile e delle altre tasse sui biglietti, sulle polizze, sul movimento delle merci e dei viaggiatori e sulle negoziazioni dei titoli ferroviari; ed in altri 40 milioni i trasporti gratuiti o a tariffa ridotta per la posta, i telegrafi, gli indigenti, i militari e i detenuti, si ha un coacervo di 93 milioni, i quali già riducono le passività del Tesoro a non più di 38 milioni: e questi 38 milioni sono coperti col vantaggio che il fisco ritrae dalle altre imposte, che pagano le industrie collaterali, derivanti dalle ferrovie, come officine meccaniche, ecc.

E qui noi siamo ancora sulla soglia del problema ferroviario nei rapporti con l'economia sociale.

Bisogna ora considerare i vantaggi diretti e indiretti, che conseguono a tutte quante le funzioni della vita pubblica dall'uso delle ferrovie. Voi vi occupate empiricamente del bilancio dello Stato, e non dico che facciate male, fate benissimo; ma nuocete all'economia

nazionale, sopprimendo una delle leve più potenti di progresso sociale.

I vantaggi indiretti sfuggono al calcolo; ma la statistica ha tentato di fissare in cifre i vantaggi diretti, e se pure i 367 milioni, cui accenna il Bodio, non rappresentano esattamente l'utile diretto commerciale delle ferrovie, non vi è dubbio che il vantaggio economico risulta per lo meno nella cifra approssimativa di 146 milioni, secondo i calcoli fondati sul metodo di Sax, celebre economista, e del valente matematico tedesco, Launhard, secondo cui il mercato di un prodotto cresce in ragione del quadrato della sua trasportabilità.

Considerate poi, come vantaggi indiretti, il sollievo di tanta parte, e nobilissima, del popolo italiano, le classi umili, i lavoratori: considerate lo svolgimento del traffico e dell'attività commerciale: considerate l'impulso e il progresso degli affari bancari e tutti gli altri benefici inestimabili per la civiltà, per lo scambio delle idee, che sono la dinamica della storia.

Non c'è niente, dunque, di più fallace, o signori, in materia di strade ferrate, che il computare solo quello che costano: bisogna contrapporre, come ho dimostrato e come fin dal 1870 il Bonghi notava in una relazione sua, ciò che l'erario risparmia nella spesa di parecchi servizi pubblici, il vantaggio diretto della molta materia imponibile che si crea, e quello indiretto, e molto più grande, della ricchezza che si moltiplica e donde si versa l'imposta.

Questa teorica, che il presidente del Consiglio definiva un sofisma abbagliante, e il ministro Luzzatti una illusione, è stata ultimamente sostenuta da Leone Say e fu seguita dal Magliani; il quale aggiungeva che, se una spesa per costruzioni ferroviarie non rappresentasse un utile investimento di capitali, nessuno al mondo avrebbe mai costruito una ferrovia, per privata iniziativa industriale.

Il collega Rava ieri l'altro citò il conte di Cavour, ed io voglio oggi ricordare una opinione autorevolissima di Quintino Sella; il quale non è soltanto una *santa memoria* per il ministro Luzzatti, e per i signori di quella parte della Camera (*Accenna alla destra*) ma per tutti coloro che in Italia, di qualunque partito politico, onorano la dottrina e il carattere umano.

Volgevano nel 1865 giornate fosche per la

finanza italiana! Or bene, che cosa dichiarò il Sella, quantunque, com'egli disse, ministro delle finanze, e per dovere e per convinzione più di tutti preoccupato della necessità di diminuire le spese. Udite:

« Io non debbo (così dichiarò il 4 aprile 1865) nascondere che quando viene il ministro dei lavori pubblici a proporre nuove opere, oppure il ministro dell'istruzione pubblica a proporre nuove spese per l'istruzione, specialmente elementare, stento a ricordarmi d'essere ministro delle finanze. »

Si trattava di nuove opere e di nuove spese! E voi, ministro Luzzatti, imponete all'uno e all'altro ministro esose taccagnerie e lesinerie nei loro bilanci! Le parole, che ho citate, del Sella furono applaudite dalla Camera italiana, e il Sella, dopo aver detto che, per l'avvenire d'Italia, il ministro dell'istruzione pubblica doveva spendere più di quello che spendeva, soggiunse:

« In quanto alle opere pubbliche, non è soltanto una mia reminiscenza d'ingegnere, ma è una mia convinzione profonda, che l'Italia, per poter giungere presto a svolgere la sua ricchezza, per poter mettere in commercio tutti i suoi valori, per potersi trovare anche in posizione (o voi, teneri del bilancio dello Stato, udite!), dirò ora come ministro delle finanze, di pagare i propri impegni, debba accelerare il più possibile tutti i grandi lavori. »

E voi invece volete sospenderli, ritardarli! E vi chiamate seguaci di Sella! Ma voi smarrite perfino la tradizione vostra!

L'esempio degli Stati odierni più progrediti conferma la parola solenne di queste grandi figure del Parlamento nazionale e la teorica scientifica che ho propugnato.

La Germania ha speso per ferrovie fino al 1885 12 miliardi e 150 milioni; la Francia ha assegnato alla sua rete completa 14 miliardi; le ferrovie nel Regno Unito sono costate 20 miliardi e 250 milioni; gli Stati Uniti di America hanno speso fino al 1883 38 miliardi e 918 milioni. Ciò significa, o signori, che le ferrovie sono la fortuna di un paese, e chi vuole scemare le spese ferroviarie attenta alla fortuna pubblica!

No, o signori: non è dalle spese ferroviarie, che promana lo squilibrio della finanza e dell'economia pubblica: non è questo il pericoloso pendio, che deve, come disse il presidente del Consiglio, arrestarci, se non vogliamo la rovina dello Stato: altra, lasciando

una investigazione più intima e profonda, è la causa: la causa è riposta nella iperesesia bellica, è quella che Gaetano Filangieri, nel secolo XVIII, chiamava l'antropofagia mostruosa de'bilanci militari. Lo stesso onorevole Luzzatti non negava nel 1890, il 12 febbraio, prima di esser ministro, la grande contraddizione che c'è tra la economia nazionale e la politica generale degli Stati militari. Egli allora citava uno scrittore inglese, che in una relazione su la finanza italiana, definita dal Gladstone *chiara e sagace*, ha dimostrato come le sole economie possibili in Italia si possano fare sulle spese per l'esercito e la marina e che la spesa delle ferrovie è riproduttiva. Se non tagliate coraggiosamente, diceva il Kennedy, nei bilanci militari, i vostri disavanzi saranno inevitabili!

Ma è ben altra, da quel che prometteva, la politica vostra: ed io, avverso a questa politica, non posso accettare il disegno di legge, che ne è, chi guardi bene in fondo, il corollario logico e fatale.

E lo combatto anche perchè, secondo me, riesce di nocimento gravissimo allo sviluppo necessario e progressivo dei lavori pubblici, specialmente in quella parte d'Italia che, per oscitanza di Governi e di rappresentanti, difetta di strade ferrate, e che perciò avrebbe maggiore il diritto, per canone elementare di giustizia distributiva ed anche nell'interesse collettivo della nazione, alla tutela ed alla benigna sollecitudine dello Stato.

Io non avrei colorito questa parte del mio discorso, se un'opinione espressa ieri l'altro dal deputato Romanin-Jacur non m'imponesse l'obbligo di chiamar pane il pane e vino il vino, come voleva Giordano Bruno, il quale sentenziò che la verità è la sostanza e insieme la prima forma della moralità.

L'onorevole Romanin-Jacur ha detto che alcune popolazioni hanno torto di essere malcontente, perchè le promesse fatte questa legge le compie, e sono compiute proporzionatamente in tutte le regioni d'Italia, anzi a preferenza nell'Italia meridionale.

Ora io credo che questa legge tradisca le promesse da per tutto, e specialmente nel Mezzogiorno d'Italia.

**Romanin-Jacur.** Niente di tutto questo ho detto.

**Mirabelli.** È nel resoconto sommario.

Premetto, come disse il deputato De Zerbi, relatore della Commissione parlamentare nel



1887, che nessun principio prestabilito di sperequazioni regionali guidò mai il legislatore italiano; ma è un fatto che, per lungo spazio di tempo, solo per alcune linee furono disposti fondi che a tutte erano destinati: è un fatto che le leggi, con grave immoralità politica, furono calpestate. Così, mentre la previsione delle linee, autorizzate per legge, fu di lire 408,875,600 per il nord di Roma, e di lire 578,674,400 per il sud, gli stanziamenti poi nei bilanci furono di lire 203,047,227 per il nord, e di lire 158,562,254 per il sud; e, quasi ciò non bastasse, le somme spese od impegnate furono di lire 540,923,007 per il nord, ed appena di lire 247,822,540 per il sud! Il documento ufficiale del 7 giugno 1887 attesta altresì che, mentre le leggi del 1879 e del 1882 prescrivevano la costruzione di 2079 chilometri di ferrovie nell'Italia centrale e settentrionale, e 2539 chilometri nel Lazio e nell'antico reame delle Due Sicilie, invece dal 1879 al 1887, ne furono costruiti 1088 al nord del Lazio e 739 al sud: onde restarono a costruirsi chilometri 991 al nord e 1800 al sud!

La legge del 24 luglio 1887 sancì, con l'articolo 3, che un'altra legge avrebbe provveduto ai maggiori fondi occorrenti ed alla divisione in capitoli dello stanziamento annuo per le singole ferrovie complementari, di cui alla legge del 1879: e venne la legge del 1888.

Questa legge non chiese di autorizzare nessuna linea nuova, ma di eseguire puramente e semplicemente quelle che il Parlamento aveva decretato. L'Assemblea legislativa disse: lo Stato ha la sua parola, facciamo onore alla parola sua. Perciò io credo che nella legge del 1888 sia scritta la parola d'onore dello Stato italiano!

Anche allora le condizioni del bilancio non erano liete: eppure la Commissione, della quale voi, signor ministro de' lavori pubblici, eravate il presidente, giudicò che non bisognava arrestarsi, che le strade ferrate sono strumento di civiltà, favorevoli alla produzione, feconde di nuove energie nei campi della industria e del commercio: giudicò allora che soprattutto in Italia, per la sua geografia e la recente compagine di Stato, le strade ferrate sono il fulcro per la difesa del paese, saldo cemento della sua unità politica e nazionale: giudicò insomma che il fermarsi sarebbe stato un *errore gravissimo*.

Nè altrimenti opinò la Commissione per-

manente di finanza nel Senato, la quale per bocca dell'onorevole Brioschi dichiarò che non sarebbe stato opportuno (e notate che allora l'esercizio si chiuse con un disavanzo di 272 milioni) opporsi ad un atto di giustizia, inteso a far sparire le sperequazioni regionali nei benefizi della civiltà.

Voi in quell'errore, onorevole Branca, oggi come ministro cadete: voi quell'atto di giustizia procrastinate, a danno del paese e specialmente del Mezzogiorno d'Italia.

Dalla vostra relazione del 1888 risultava che, per completare le linee già iniziate occorreva provvedere alla costruzione nel nord di 235 chilometri e nel sud di 821, e che le linee non ancora iniziate erano 25 della lunghezza complessiva di 564 chilometri al nord e 1055 al sud. Vero è che dal 1° luglio 1887 al 31 gennaio 1892 si sono aperti all'esercizio nel sud 483 chilometri di ferrovia, ma è anche vero che al nord se ne sono aperti 499, ed è vero che al sud le somme effettivamente spese nel quadriennio sono state di lire 101,561,860 ed è anche vero che al nord si sono spese lire 160,214,277.

Ma vi è di più.

Dal vostro allegato VI risulta che i chilometri delle linee o dei tronchi di linee, che restano non appaltati, sono ancora 1154: ebbene, 565 appartengono all'Italia meridionale!

Ora come può dire il deputato Romanin-Jacur che questa legge compie le promesse da per tutto ed a preferenza nella Italia meridionale? E come può dire che alcune popolazioni non hanno più il diritto di essere malcontente? Lasciamo ora il sud e il nord; ma vi sono, in tutta Italia, popolazioni che attendono, come fu detto nel 1887, l'alba della loro Pasqua. E se la sosta dei lavori e la riduzione dei fondi è di danno per tutti, il danno è ancora maggiore per quelli che di quei fondi hanno maggiore bisogno.

Si può non aver votate le leggi del 1879 del 1881 e del 1882, come nel 1887 dichiarò di non averle votate il deputato Di Rudini, ma si deve concludere, com'egli nel 1887 concluse, che cioè: « tenuto conto degli 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 (diceva il deputato Di Rudini) di mettere in dubbio la piena ed intera esecuzione del pro-

gramma ferroviario: no, o signori, noi non ci possiamo fermare; il programma ferroviario dev'essere compiuto in tutte le sue parti. »

E a coloro che parlano di finanza severa, si può rispondere con le parole stesse, che il Branca pronunziò nel 1887: « Io spesso sento parlare (disse allora il deputato Branca) della finanza severa; e vedo poi che in nome di essa si fanno perfino spese non autorizzate da alcuna legge. Ci spaventiamo del problema finanziario, rispetto ai lavori pubblici, alle ferrovie, ma dimentichiamo che in cinque anni abbiamo accresciuti i bilanci della guerra e della marina... E si tratta di spese permanenti, non bisogna farsi illusioni. Si verifica per le spese iscritte nel bilancio quello che diceva il signor Thiers nel 1830: salutate il miliardo, non lo vedrete più. »

Ma io vedo che ho ormai troppo abusato della pazienza della Camera (*No! no!*) e quindi concludo.

L'egregio relatore Marchiori ha fatto appello al patriottismo delle popolazioni interessate al compimento di ripetute, solenni promesse, e ha detto: attendete!

Attendiamo da dieci anni, diceva il deputato Nicotera nel 1870: e ora possiamo dire che attendiamo da ben 32 anni!

Così anche vediamo spesso che i ministri del tesoro fanno appello al patriottismo, sempre che si tratti di ricorrere ai rimedi eroici o sia d'imporre nuovi balzelli. È, per imitazione straniera, uno strano abuso della filologia italiana! L'eroismo consiste nel tassare, tosare: il patriottismo nell'essere tassati, tosati, come le antiche monete medioevali. Il contribuente, per una di quelle vecchie idee, che il tempo ha trasmesso e restano stratificate nei meandri più riposti del cervello umano, ha finora abboccato: povero Pantalone!

H. Spencer ha detto che il patriottismo ha i suoi pregiudizi; ma a me pare che questa sia una profanazione del patriottismo! Il vero amor di patria non tollera nessuna egemonia di questa o quella parte, non calpesta le leggi dello Stato, ma consiste nell'armonica tutela di tutti i diritti, quesiti o non quesiti, di tutti i bisogni, di tutti gli interessi, di tutte le aspirazioni. Questo è il vero patriottismo.

La patria grande, diceva Luigi Settembrini che il culto dell'unità italiana scontò nobilmente nella galera borbonica, è composta delle patrie piccole, ed ama tutta quanta

la nazione colui che nessun lembo ne trascura od oblia. Tutto il resto, o signori, è la maschera del patriottismo, non è il patriottismo: è, come diceva H. Spencer, l'*afelia* o la *perielia* del patriottismo.

Ma state bene in guardia, o signori ministri!

Io credo che non sia prudente contare troppo sulla pazienza umana e scuotere troppo la fiducia nei diritti quesiti.

Enrico di Kleist, in una bellissima novella, mette in bocca al suo eroe, che non aveva potuto ottenere ragione, pur avendo esaurito tutti i suoi mezzi, queste parole: « Quando io debba vedermi così calpestate, meglio essere un cane, anziché un uomo. » E non si perdè d'animo, scrive Rodolfo von Jhering, e stette fermo e risoluto. « Chi mi nega la protezione delle leggi, pone nelle mie mani la clava. » Così è giustificato lo scoppio, è giustificata la ribellione.

Per la legge (osserva il celebre romanista germanico) la quale conculca il diritto, non v'è accusatore più terribile della figura sinistra e torbida del delinquente. Il delinquente può essere un individuo e può essere un popolo.

Nel diritto è difesa la condizione etica della vita individuale e sociale.

Signori, pensateci bene! Vi preme, se non altro, il dubbio che voi, con questa proposta legislativa, che è la conseguenza fatale di una politica nefasta alla finanza ed alla economia pubblica, oltraggiate il diritto, deludete speranze concepite per anni ed anni, sulla fede, che popolazioni derelitte avevano nelle leggi del proprio paese, nella parola solenne dello Stato italiano! (*Benissimo! Bravo! — Parecchi deputati vanno a stringere la mano all'oratore*).

**Presidente.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Valle.

**Valle.** La questione che stiamo trattando è una delle più difficili, è di quelle che appassiano Parlamenti e Governi; la qualità e il numero degli oratori scesi in campo pro e contro la legge dimostrano l'importanza della questione stessa.

La Camera, a più riprese, si occupò di questa questione trattandola in vario modo e credendo di averla soluta, e invece le si è sempre ripresentata sotto diversi aspetti; giacché essa è tale che, quando si crede di averle dato un assetto definitivo, essa si trasforma e ci si impone di nuovo.

Nè bisogna credere di poterla esaurire col presente disegno di legge, nè coll'altro che l'onorevole ministro ha promesso di presentare in un prossimo avvenire.

Le diverse fasi che ha attraversato e che traversa la questione ferroviaria, dimostrano che essa è il vero termometro della ricchezza nazionale; se questa prospera, allora le ferrovie costruite non bastano; se deperisce, allora si riscontra che esse sono soverchie e che, seguitando a costruirne, non si fa che uno sperpero del denaro pubblico. Ecco come si spiega quello che diceva l'onorevole Romanin-Jacur l'altro giorno, che cioè la nostra legislazione ferroviaria risente d'un sistema saltuario e disordinato. Ciò è avvenuto perchè la medesima si conforma alle condizioni della economia nazionale.

Oggi noi attraversiamo un periodo abbastanza difficile per la nostra finanza; quindi a me sembra che bisogna orientarsi per prendere il punto buono, e vedere qual rotta dobbiamo fare. Io attribuisco alla nostra finanza quella similitudine che l'onorevole Rava volle attribuire alla questione ferroviaria; quando ebbe a ricordare il verso oraziano:

*O Navis, referent in mare te novi  
Fluctus?*

Ma a queste parole seguono le altre interrogative: *quid agis?* volendo dire che noialtri dobbiamo pensare ancora a quello che s'ha da fare per assestare la nostra finanza, cioè per riparare il nostro credito dai colpi tempestosi del mercato internazionale i quali minacciano di inghiottire la nave del nostro assetto finanziario.

Essendomi iscritto in favore è naturale che io approvi la legge, ma l'approvo senza grande entusiasmo, e ritengo che nella stessa condizione d'animo sieno tutti coloro che voteranno a favore. L'approvo perchè ritengo che essa non debba essere un arresto, ma una sosta nel cammino intrapreso.

Lo stesso ministro ritengo che non abbia risposto ad un sentimento interno nel presentare questo progetto, ma vi sia stato costretto dalla forza delle cose.

Per me questa legge non è che un accerciamento degli impegni assunti; imperocchè sul prossimo quinquennio pesa un carico di lavori ferroviarii di 255 milioni, ai quali non si è ancora provveduto. I 180 milioni previsti

non basteranno per sopperire agli impegni già presi.

Se si aggiunge che nella legge stessa si dice di voler costruire ferrovie per altri 51 milioni, ritenendo di potervi provvedere coi residui delle varie linee, è facile persuadersi che questo disegno di legge non può nemmeno chiamarsi una liquidazione del presente.

Dunque la liquidazione la faremo per via; perchè ormai è provato che nei lavori ferroviarii la spesa supera sempre le previsioni. Prima dunque di fare la liquidazione a cui accennava l'onorevole Sonnino, aspettiamo i conti; per ora contentiamoci di fare l'elenco con beneficio d'inventario.

Sono ancora io di parere che le spese ferroviarie debbano essere iscritte in bilancio, giacchè in tal modo la Camera può esercitare un controllo più sicuro e diretto sulle medesime; essendo questo il metodo più razionale, più rigido e più severo di una buona finanza di Stato. Questo sistema serve ancora a non generare illusioni sullo stato vero del bilancio. Ciò per il passato, mentre per l'avvenire mi riservo di svolgere altre proposte.

Noi abbiamo innanzi, oggi, un problema di non facile soluzione quale è quello dell'assetto del bilancio e degli impegni assunti verso le nostre popolazioni per la costruzione di altri 1070 chilometri.

Ora occorre trovarne la soluzione ed una soluzione non negativa ma affermativa, perchè è dovere di lealtà della Camera e del Governo di mantenere gli impegni presi e di appagare le speranze delle nostre popolazioni.

L'onorevole ministro, rispondendo ai diversi quesiti fattigli dalla Commissione che ha esaminato questa legge, disse che egli credeva che si sarebbero potute affidare le costruzioni alle Società. E l'onorevole Romanin l'altro giorno, parlando appunto di questa materia, ebbe ad accennare che anche egli era di questo parere.

Io non sono del parere del mio amico e collega Rava, il quale crede che lo Stato non sia poi un cattivo costruttore, ritenendo anzi che lo Stato sia un cattivo costruttore.

Mi si risponderà che le costruzioni fatte nel Belgio e nell'Olanda (*Interruzioni*) e anche in Germania per conto dello Stato sono costate meno; ma il costo di certe costruzioni varia anche secondo i luoghi in cui son fatte. Io, che credo lo Stato cattivo costruttore

preferisco tuttavia le convenzioni con le Società alle costruzioni dirette dallo Stato.

In questi giorni mi è caduto sott'occhio un opuscolo, che tratta appunto di questa materia, scritto da Charles Lejeune, il quale, trattandosi la questione delle strade ferrate davanti al Parlamento francese, nel 1882 ebbe a dire:

« Le strade ferrate possono essere stabilite secondo due principii opposti l'uno all'altro, ed i cui effetti, differentissimi, hanno una grande importanza economica: possono essere considerate come facenti parte di una grande industria di trasporti, oppure come un'opera governativa. Nel primo caso il loro impianto ed il loro esercizio incombono naturalmente all'industria e nel secondo caso ad una Amministrazione di Stato. »

E quindi conchiudeva: « Bisogna scartare assolutamente dalle nuove combinazioni la soluzione delle costruzioni dirette per conto dello Stato e respingere questa combinazione tanto impopolare che pregiudicevole agl'interessi del tesoro. »

Dunque, se i paesi che sono più innanzi di noi nelle industrie e nei traffici, scartano *a priori* questo sistema, mi pare che possiamo fare altrettanto anche noi.

Però noi non possiamo entrare nel concetto delle concessioni perpetue senza sovvenzioni; giacchè le nostre linee, sia per mancanza di traffico remunerativo, sia per mancanza di capitali, come per mancanza di iniziativa privata (ed ancora per la ragione più potente che le maggiori linee, essendo le più redditizie, sono già costruite e non rimangono che le più povere, quelle di collegamento e di accesso alle principali arterie, da costruire in collina e montagna), richiedono assolutamente e necessariamente l'intervento dello Stato. Quindi non rimane che la costruzione a mezzo delle Società mediante sovvenzione chilometrica per parte dello Stato; del quale metodo abbiamo un esempio nella legge Saracco del 1888. Però in quel caso si fecero dei prezzi che, a parer mio, sono troppo elevati.

Infatti, se noi facciamo un semplice riscontro tra le leggi anteriori e la legge Saracco, troviamo una differenza sostanziale. Nelle Convenzioni del 1862 troviamo una spesa chilometrica di lire 292,000 per le Meridionali, per la rete dell'Alta Italia di 282,000 lire, di 291,000 lire per le Romane, e le Calabro-Sicule lire 253,000, mentre in quella Saracco

abbiamo una somma infinitamente più alta, secondo i diversi calcoli. Per esempio, secondo i calcoli dell'onorevole Baccarini, si arrivava a 410,000 lire a chilometro, secondo quelli dell'onorevole Brioschi a 424,000, e secondo il Loria a 462,000: in complesso una differenza di oltre 100,000 lire a chilometro.

Ma, facendo astrazione ancora da queste somme, è certo che non tutte le strade meritano uguale sovvenzione, per cui le sovvenzioni dovranno essere stabilite in base a studi e tracciati concreti, ed a seconda del costo accertato per ciascuna linea.

Con questo sistema avremo eliminato le liti a cui accennava l'onorevole Rava, che sono inerenti a tutti gli appalti.

Potremo anche economizzare sul personale, il quale naturalmente dovrebbe passare dallo Stato alle Società; giacchè, come diceva benissimo l'onorevole Romanin-Jacur, non possiamo gettare sul lastrico migliaia di persone le quali hanno servito con coscienza e con amore lo Stato, e alle quali anzi dovrebbero farsi delle condizioni speciali per l'ammissione agli impieghi ferroviarii.

Ma oltre a ciò, si dovrebbe stabilire: che il pagamento, se vogliamo che ne abbiano un utile le finanze dello Stato, venisse a cominciare col 1901, cioè dopo che i 1078 chilometri fossero tutti costruiti ed aperti all'esercizio; e ciò anche per esonerare il bilancio dello Stato da qualunque gravame, e per rimettere ai nostri successori una parte dei gravami in compenso degli utili che loro procuriamo.

Sta in fatto che le operazioni finanziarie delle convenzioni Saracco ebbero esito felicissimo, e trovarono nel mercato europeo larga base d'operazione, e furono assorbite facilmente; fu un'operazione finanziaria molto migliore di quella che avrebbe potuto fare lo Stato stesso. Ed io mi auguro che anche per l'altra identica operazione sortiremo lo stesso effetto.

Cosicchè, con questo sistema noi avremo assicurato i mezzi e la puntualità del lavoro; poichè è certo che la Società che deve costruire una linea, e quindi esercitarla, ha tutto l'interesse che sia costruita bene, e che non offra alcuno inconveniente nel suo esercizio, poichè allora la spesa ritornerebbe a carico suo; avremo ancora sollecitudine nei lavori, perchè quanto più presto la linea è compiuta, e tanto più presto può la Società

compensarsi del danaro impiegato in quella data costruzione.

Aggiungo un'altra raccomandazione all'onorevole ministro: ed è che nel progetto che sarà per presentare alla Camera relativamente alla sistemazione del nostro problema ferroviario, aumenti la sovvenzione chilometrica stabilita con la legge 24 luglio 1887, e promessa ancora dall'onorevole Saracco per quelle linee che avessero un'importanza interprovinciale, e per quelle di montagna e di collina.

Aumentando il sussidio chilometrico, noi ci libereremmo da una quantità di domande, e si lascerebbe all'iniziativa dei privati, dei Comuni e delle Provincie, la costruzione di alcune ferrovie che altrimenti verrebbero in ultima analisi a carico dello Stato.

Quanto poi ai tronchi che rimangono da costruirsi, io preferirei il sistema dell'accollo a prezzo fatto a mezzo di licitazione e trattativa privata. Avendo fiducia nella Amministrazione del mio paese e facendo astrazione da ogni idea politica, preferisco la trattativa privata, lasciando la facoltà di scegliere il più idoneo a costruire senza il vincolo del maggiore ribasso, che spesso nasconde danni ben più gravi, sistema adottato dalle Società e dai privati; perchè ormai noi abbiamo veduto che le aste pubbliche non sono altro che una sorgente di liti per lo Stato. Infatti abbiamo veduto, negli appalti fatti per la linea Faenza-Firenze, ribassi spinti fino al 45 per cento: ed è naturale che gl'intraprenditori devono vedere negli appalti una fonte di lucro, altrimenti non arriverebbero a tali ribassi.

Un'aggiunta di lavoro, una correzione, una modificazione, e la via alle liti è già aperta.

Dunque credo che sia da preferirsi il sistema della licitazione privata, perchè dà mezzo al Governo di potere scegliere le persone che possano affidare della loro capacità, della loro onestà, senza esporre lo Stato a liti dispendiose, lunghe, disastrose, e a rimandare i lavori ad epoche remote.

Se noi vogliamo l'assetto finanziario, provvedere alla costruzione delle linee, e non imporre nuove tasse, non abbiamo che ad attenerci a questo sistema che ci dà modo di mantenere le promesse senza disquilibrare il bilancio dello Stato. Per questo occorre risolutezza ed energia, e spero che l'onorevole

ministro vorrà in questa occasione darcene prova.

Noi siamo al settimo anno delle Convenzioni ferroviarie, le quali tutti sanno si dividono in tre periodi.

Allorchè io feci la interpellanza intorno ai disastri ferroviari, ebbi ad accennare che sarebbe stata cosa ottima di vedere se non fosse possibile ritoccare le Convenzioni, giacchè delle medesime non sono contenti nè le Società stesse, nè il Governo, nè il paese; e profittare di questa circostanza per affidare alle Società le costruzioni, e modificare l'esercizio e le tariffe. Poichè io credo che, facendo la rinnovazione anticipata delle Convenzioni stesse, potremmo condurre le Società a farci concessioni che, altrimenti, non potremmo avere.

L'onorevole Romanin accennò a rimaneggiare l'Ispettorato. Io, come ebbi a dire giusto appunto nella interpellanza da me accennata, non sono punto di quel parere: perchè credo che l'Ispettorato non corrisponda veramente alle sue funzioni, non già per il poco valore del suo personale, ma pel modo con cui sono congegnate le Convenzioni. Quindi, vorrei che alle Società fosse data una maggiore attribuzione, e che l'Ispettorato rimanesse solamente per l'alto controllo.

Infatti, l'onorevole Genala, nella sua relazione magistratale che fece insieme al senatore Brioschi, nel 1880, e che fu presentata alla Camera dall'onorevole Baccarini, sosteneva che il miglior sistema era quello della *concessione intera*; mentre noi, come benissimo ebbe a dire l'onorevole Rava, ci siamo attenuti al sistema peggiore, che è quello olandese: cioè quello dell'esercizio temperato dal controllo dello Stato. Per cui, l'attuale sistema non può essere altro che origine di continui attriti i quali si risolvono a danno dello Stato: perchè gli impiegati dello Ispettorato non possono essere così agguerriti, così specialisti come sono gli ingegneri delle Società.

Diventato ministro, l'onorevole Genala avrebbe dovuto presentare alla Camera un progetto di concessione intera: e se è venuto con un progetto a metà, vuol dire che vi è stato spinto dalle avversità del momento. Oggi però il vento è cambiato; perchè la Camera che approvò le Convenzioni del 1885, dopo viva lotta, approvò con tre quarti circa di voti le Convenzioni Saracco del 1888: lochè dà affidamento che, presentando un progetto

ben chiaro e determinato, facilmente la Camera lo approverebbe.

Ho detto altresì che desidero la modificazione delle tariffe, in modo da portare i nostri prodotti agricoli e manufatti alla frontiera in condizioni di costo tali da indennizzare gli esportatori dei dazi di confine, al fine di stabilire una efficace concorrenza all'estero, ed aumentare il nostro commercio di esportazione, al quale dobbiamo domandare la nostra risorsa economica e finanziaria. Noi dobbiamo avvicinare, a mezzo delle tariffe, i nostri prodotti ai mercati di consumo, non dimenticando che i consumi regolano i trasporti, e che questi stanno in rapporto con la prosperità nazionale. Ora la tariffa deve essere riformata semplicizzandola, ed applicandole un metodo uniforme, prendendo per base delle tasse della piccola velocità il valore e il peso delle mercanzie. È un fatto che le costruzioni a conto dello Stato, le Casse patrimoniali, la Cassa pensioni, il fondo di riserva sono tignuole che rodonano il bilancio dello Stato. E quando avremo poi sistemato le costruzioni, l'esercizio, e riordinate le tariffe, avremo davvero la vera soluzione finanziaria, politica ed economica del problema ferroviario; rassicurate le popolazioni, e garantito il nostro Tesoro contro la eventualità di ulteriori richieste di fondi al mercato internazionale. E così riacquisteremo quella fiducia che oggi ci manca, giacché, quando noi a questo avremo provveduto, il nostro credito potrebbe riacquistare maggiore fiducia sul mercato internazionale, la fiducia aumentando in ragione inversa della richiesta.

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici troverà il modo di risolvere questo problema, solleverà la Camera e il Governo da un grave peso, avrà assicurato le popolazioni che attendono lo scioglimento dei loro voti, e risvegliata l'attività del traffico.

Aumentando la produttività economica, avrà la riconoscenza del ministro del tesoro e del paese, il quale, travagliato dal dissesto economico, guarda al Parlamento come al faro di salvezza, ed attende dalla resultanza dei fatti la prova pratica del nostro interessamento al benessere nazionale. (*Bene! Bravo!*)

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

**Corvetto.** Quando io mi sono iscritto a parlare in questa discussione, era mio intendimento considerare la questione ferroviaria

sotto vari aspetti. Ma, dopo i discorsi che furono pronunziati mi limiterò ad alcune brevi considerazioni, che proprio per dovere di coscienza sento di non poter prescindere di sottoporre agli apprezzamenti della Camera.

Io domando, innanzi tutto, al Ministero ed alla Commissione se abbiano pensato alle conseguenze del ritardo che sarà da questa legge arrecato al compimento di alcune linee ferroviarie, riconosciute di importanza militare, e perciò approvate da precedenti leggi.

Io dovrei argomentare di no; imperocché, nè nella relazione del Ministero, nè in quella della Commissione, di ciò è fatta parola.

In tutte le leggi che si sono discusse ed approvate dal 1875 ad oggi per le ferrovie, sempre fu, esplicitamente o implicitamente, determinato che le ferrovie di esigenza militare dovessero avere priorità di costruzione.

In tutte le discussioni avvenute in questa Camera, da valenti oratori, tra i quali il mio amico Marselli, sempre furono affermate, e sempre furono dalla Camera riconosciute, la importanza e l'urgenza della costruzione delle ferrovie trovate necessarie per la preparazione alla guerra. Anzi ricordo che mentre la legge del 1882 stabiliva il termine di alcune di tali linee al 1900, la legge del 1888 lo accorciava al 1897, avendo l'onorevole Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, riconosciuta la necessità di concedere la precedenza alle ferrovie d'interesse militare.

Ora, dopo che cotale necessità fu riconosciuta e consacrata per legge, sembrami grave il rimandare a chi sa quando il compimento di linee già in costruzione e militarmente occorrenti.

Non tema la Camera che io voglia farle una lezione di logistica ferroviaria, per provarle la importanza delle strade ferrate per la guerra: importanza che il compianto Depretis chiamava suprema necessità per la difesa dello Stato. Troppe volte già si è trattato di questo alla Camera.

Neppure tema la Camera che io voglia dimostrarle, come già mi occorre fare nel 1876 e nel 1884, come tutti gli Stati, nell'assetto delle loro reti ferroviarie, tennero e tengono in gran conto la ragione strategica, che anzi taluni di essi fecero e fanno assolutamente prevalere. Tutti i miei colleghi sanno come, anche dopo la guerra del 1870-71, la Germania e la Francia già tanto ricche di

ferrovie, aumentarono ancora le loro linee, e sempre per accrescerne la produttività militare per il caso di guerra. E così hanno pure fatto recentemente l'Austria e la Russia.

Soltanto mi permetta la Camera di ripetere quanto, come relatore della Commissione ferroviaria del 1884, io le diceva in quell'occasione.

« È noto che la disposizione delle nostre ferrovie non risponde che assai imperfettamente ai bisogni militari. Non vi fu pubblicazione, non vi fu Commissione parlamentare, non vi fu oratore nella nostra e nell'altra Camera, che di questo argomento non si sieno occupati, i quali non abbiano messi in evidenza tali difetti. D'altra parte per discernarli basta gettar gli occhi sopra una carta ferroviaria d'Italia e sapersi formare un criterio, anche soltanto elementare delle operazioni logistiche per ordinare le nostre forze, e della specie delle guerre che potremmo essere chiamati a sostenere. Per i grandi trasporti militari che si dovrebbero fare in principio e poi incessantemente durante la guerra dalla parte peninsulare dello Stato ai due scacchieri strategici nella continentale, non abbiamo ancora in sostanza che tre arterie ferroviarie le quali invero, al momento, non sono che due all'origine e si restringono in due allo sbocco. E di queste tre arterie due si trovano esposte alle offese del mare.

« A siffatta insufficienza che ci tiene per questo lato in condizioni d'inferiorità gravi assai rispetto alle potenze a noi vicine, abbiamo cercato di riparare con le nuove costruzioni ferroviarie accordate nel 1879; e quando queste siano eseguite, avremo certamente migliorato la nostra condizione. Ma quanti anni ci vorranno ancora?

« Alcune delle nuove strade ferrate si stanno facendo, ma troppo lentamente, se si pensa agli avvenimenti che possono sopraggiungere, ed altre sono allo studio di massima e senza assegnamento. Si è tentato di accelerare queste costruzioni, e particolarmente quelle di maggior interesse militare, ma l'intento non fu finora raggiunto.

« Tuttavia a tutela della responsabilità, che in questo ricade pure sul Parlamento, la vostra Commissione vi propone l'ordine del giorno seguente:

« La Camera invita il Governo a proporre i provvedimenti occorrenti per assicurare la

sollecita costruzione di quelle fra le ferrovie approvate con la legge 29 luglio 1879, le quali sono riconosciute necessarie per la difesa dello Stato. »

E questo concetto fu implicitamente votato nell'ordine del giorno del 6 marzo 1885. Certo, da allora ad oggi molti miglioramenti sono stati fatti per soddisfare alle esigenze militari, ma non è stato fatto ancora tutto il possibile necessario, che si sarebbe raggiunto, ove fossero state eseguite le disposizioni della legge del 1888. Con questa legge ritardataria che ora si discute, il compimento di parecchie linee, di parecchi tronchi di linee, e di allacciamenti di linee, non so a quando verrà differito; e questo, a mio modo di vedere, è un errore pericoloso del quale non mi sento di condividere la responsabilità.

Sento io pure il bisogno di provvedere al disagio della pubblica finanza; ma sento anche più urgente e più impellente il bisogno di compiere gli apparecchi per la difesa nazionale.

Economie se ne sono fatte, se ne faranno, se ne possono fare ancora molte; e quando verranno i bilanci io ne proporrò parecchie in vari servizi militari e civili.

L'Italia si trovò in condizioni finanziarie disagiati assai più che ora, eppure non ristette mai dai sacrifici necessari quando si trattò della propria difesa.

Se mi commovono le lagnanze delle popolazioni che, per questo disegno di legge vedono deluse le loro legittime speranze e feriti i loro più vivi interessi (e di questo ho qui un mucchio di reclami, ma ne parleremo alla discussione della tabella), mi commove assai più il pensiero che sarà protratto questo stato d'inferiorità troppo sensibile, in fatto di produttività ferroviaria militare rispetto agli altri Stati, riconosciuta da tutti, e che soventi volte, onorevoli colleghi, avrete visto mettere in rilievo da pubblicazioni straniere, quali amichevolmente, quali sprezzantemente. Informino il libro *Rome-Berlin* e certe *Riviste d'oltralpi* in cui fu scritto « una barca, quattro marinai e un po' di dinamite; e la mobilitazione dell'esercito italiano è impedita. »

Io domando a voi, se dopo aver fatti tanti sacrifici per preparare la difesa della patria, vogliamo arrestarci, dobbiamo allentare la marcia all'ultima tappa.

Certo è bello, è lusinghiero il pensiero di far fronte d'ora innanzi alle spese per bisogni straordinari con le entrate ordinarie; ma se si fosse sempre fatto così saremmo perfettamente disarmati. — *L'argent fait la guerre*, era la massima di una volta, quando gli eserciti erano di mercenari, erano di assoldati. Oggi non è più così: è la buona preparazione che fa la guerra, è la buona preparazione che dà la vittoria.

Il compimento di quei non molti tronchi e allacciamenti di ferrovie che mancano, è necessario farlo con mezzi straordinari, poichè gli ordinari non bastano, nè si può aspettare. Se il Governo crederà di poter fare questo con i 30 milioni tanto meglio; ma siccome credo che sia molto difficile, io dico: si faccia con mezzi straordinari, perchè in fin dei conti non bisogna immaginarsi che si tratti di una grande spesa. Io son d'avviso che con 10 o 12 milioni all'anno di più si possano in sei anni compiere queste ferrovie. E non sarà che una spesa anticipata, anche con beneficio delle popolazioni.

Se si crede (mi duole che non sia presente l'onorevole ministro della guerra, ma mi permetterò di dirglielo poi) che l'elenco delle linee dichiarate di interesse militare, come oggi risulta da una quantità di documenti che sono negli archivi della Camera, e di Commissioni e di lettere del capo di stato maggiore generale e dalle insistenze di quanti ministri della guerra si susseguirono; se si crede, dico, che questo elenco contenga troppe linee, e ve ne siano di quelle meno necessarie e urgenti, si riveda, si rinnovi l'elenco: ma si stabilisca chiaramente quali sono queste linee che ancora mancano al bisogno della difesa dello Stato. Si nomini una Commissione tecnica, o meglio ancora si consulti e si chieda ancora una volta il parere del capo dello stato maggiore.

Ed una volta deciso quest'elenco, si diano i mezzi per fare queste ferrovie e prontamente. Ma nel determinare queste linee, nella sistemazione definitiva delle reti ferroviarie in ordine alle esigenze di guerra, si guardi non soltanto agli scacchieri della parte continentale, ma anche alla parte peninsulare, e alle isole: non bisogna guardare soltanto al nord-ovest e al nord-est, ma bisogna anche guardare al sud.

Non solamente importa aver mezzi sufficienti per mobilitare e portare rapidamente il grosso

dell'esercito sul teatro principale delle operazioni; bisogna pur pensare alla difesa retrostante. Non bisogna dimenticare la penisola, e non bisogna dimenticare le isole. È necessario che le truppe cui sarà affidata la guardia della parte peninsulare e delle isole, abbiano arterie ferroviarie sicure, non esposte alle offese del mare, e mercè le quali possano moltiplicarsi, accorrere prontamente e in tempo a ricacciare le offese da mare.

Ho finito.

Da questo concetto a me pare impossibile possano dissentire gli onorevoli ministri della guerra e della marina, nè credo possa dissentire l'onorevole ministro Nicotera, il quale fu sempre caldo fautore delle spese militari, quando riconosciute necessarie. E non dovrebbe neppure discordare l'onorevole presidente del Consiglio, il quale l'altro giorno ancora diceva: non sono in nostra mano i destini, non bisogna guardare ad alcuni milioni quando si tratta della difesa della patria. E da questo concetto non possono dissentire molti onorevoli colleghi della Commissione e molti altri colleghi della Camera che, lo ripeto, in momenti anche più difficili per la finanza, pure non esitarono a dare il loro voto quando si trattava di provvedimenti necessari alla sicurezza dello Stato: nella convinzione che la sicurezza della patria è suprema legge. Nella quale convinzione, io presento quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per il quale le ferrovie riconosciute militarmente necessarie, possano essere pronte all'esercizio prima del 1898. »

Questo termine di tempo, o signori, non è da me indicato a caso, è indicato di proposito.

Ringrazio la Camera della benevolenza con la quale mi ha ascoltato, ma la ringrazierò anche assai di più, se farà buon viso al mio ordine del giorno. (*Bravo! Benè!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom di Sant'Agne e.

**Artom di Sant'Agnese.** Io non aveva veramente intenzione di prender parte a questa discussione; ma avendo avuto occasione di udire talune affermazioni non completamente esatte, ho invocato da ultimo la cortesia dell'onorevole collega Saporito, che ebbe la benignità di cedermi la sua volta.



Io approvo il disegno di legge qual'è; esso rappresenta una sosta nelle spese di opere pubbliche, per le quali ci siamo messi sopra una via che ci condurrebbe a difficoltà anche maggiori di quelle in cui ci troviamo, se proseguissimo nello stesso sistema. E poichè i francesi dicono à *quelque chose malheur est bon*, io dirò che è grande ventura che dalle presenti difficoltà finanziarie esca fuori un provvedimento qual'è questo delle costruzioni ferroviarie limitate, che segna un vero stadio nuovo nell'indirizzo dell'Italia rispetto alle opere pubbliche.

A proposito di tutte le difficoltà che si sono mosse a questo provvedimento, io credo che si può fare una osservazione molto ovvia, e credo che sia stata già fatta dagli oratori che hanno parlato, sia in questa occasione, sia nella discussione recente del bilancio di assestamento.

In sostanza non è esatto che si tolgano i lavori; non è esatto che si deludano le speranze delle popolazioni, perchè queste in generale, tranne qualche eccezione, non sono così tenacemente e passionatamente attaccate alla questione ferroviaria quanto si suol dire: e la verità è che c'è molta ragione politica e di popolarità che crea, più che secondare, questo movimento.

D'altra parte le condizioni generali del bilancio sono condizioni supreme che impongono ben'altra natura di provvedimenti che questa non sia.

Sicchè, se le condizioni nostre finanziarie, che non si può presumere che rimangano quali sono, miglioreranno, potremo fare un nuovo provvedimento per affrettare quelle costruzioni che ora si ritardano; se peggiorassero, dovremmo fare con brutta figura quello che oggi facciamo dignitosamente con un provvedimento legislativo, sereno e ponderato.

A proposito di queste linee ferroviarie che sono ancora da eseguirsi, io, che approvo il disegno di legge, avrei desiderato che ci fosse il coraggio (e mi auguro che più tardi ci sia) di affrontarne l'esame per conoscerne i caratteri d'urgenza e d'importanza. \*

Si dice: abbiamo fatto una legge e dobbiamo venerarla ed adempierla religiosamente. Io credo che in questo ci sia un po' di romanticismo. Se le circostanze reclamano un provvedimento legislativo, è saviezza il farlo, anzichè trascinarci in illusioni che possono condurci a peggiori conseguenze.

Io vorrei che di queste linee, senza rinunciare ad alcuna, poichè si faranno con le risorse che il tempo ci consentirà, si esaminasse il carattere, rispetto non dico alla remunerazione del capitale, ma almeno all'importanza di traffico presumibile.

Io non starò a fare un raffronto fra tutte le linee che sono comprese nella tabella attuale e quelle della legge del 1879, a cui si dovrà provvedere in avvenire, ma ne accennerò due soltanto per spiegare, con un esempio concreto, il mio concetto.

Linee remuneratrici del capitale di costruzione, l'Italia non ne fece e non potrebbe farne; ma la remunerazione può, entro certi limiti, prevedersi per l'avvenire o almeno possiamo avvicinarci ad essa. Bisogna vedere se e fino a qual punto ciò sia prevedibile: questo è il punto essenziale che considero.

Le due linee delle quali intendo di parlare come esempio sono l'Aulla-Lucca e la Bologna-Verona: non perchè, ripeto, queste due linee m'interessino in modo speciale, o rappresentino nulla di straordinario rispetto alle altre, ma perchè esse offrono circostanze spiccate, dal punto di vista degli apprezzamenti che credo si debbano istituire.

La Bologna-Verona tende ad avvicinare a Bologna lo sbocco della linea del Brennero. La linea del Brennero è andata scemando enormemente d'importanza (e i veronesi pur troppo ben lo sanno) dopo l'apertura della linea del Gottardo, e per la concorrenza delle linee meridionali austriache le quali hanno la linea dell'Arlberg che serve il movimento austro-svizzero, ed hanno interesse di deviare il traffico perchè esso non passi per l'Italia.

Adunque lo scopo cui tende la Bologna-Verona, di avvicinare di 15 o 20 chilometri Bologna a Verona, è uno scopo assoluto di scarsa importanza, perchè si riferisce ad un traffico che non esiste, e che anzi progressivamente va diminuendo. Noto infatti che ci erano due coppie di treni diretti sulla linea Verona-Ala, mentre ora sono ridotte ad una, ed i viaggiatori in movimento da e per oltre il confine non sono che tre o quattro al giorno. Nè più intenso è il movimento delle merci.

Si dirà dunque che questa linea è assurda? Son ben lontano nonchè dal dire, dal solo pensare ciò. Anzi per dimostrare come io sia in un ordine d'idee assolutamente favorevole al concetto della Bologna-Verona,

dirò che io mi sono dato cura personalmente di studiare le carte dello stato maggiore austriaco e tedesco, per vedere in qual modo si potrebbe completare una linea di grande efficacia, con sensibile e importante abbreviazione di tutto il percorso tra Bologna e Monaco di Baviera.

Occorrerebbero due provvedimenti che io mi permetto di esporre alla Camera. Il primo sarebbe l'esecuzione di una galleria alpina sotto il Brennero.

Il Brennero, come la Camera saprà, è un valico allo scoperto, cioè senza galleria di culmine, posto a 1400 metri all'incirca di altezza sul mare, cioè 200 o 300 metri più alto del Gottardo e del Moncenisio, e quindi gravissimo per il movimento ferroviario. Ebbene, con quella galleria che dissi, non superiore grandemente di lunghezza alle altre gallerie alpine, non superiore a quella progettata per il Sempione, si abbasserebbe questo valico all'incirca di 500 metri, e si porterebbe alle condizioni dei valichi appenninici. Come vede la Camera, sarebbe questo un grandissimo vantaggio, sia per l'abbreviamento diretto della linea e per la soppressione dei numerosi *ritorni* che vi sono nell'attuale ferrovia del Brennero, che qualcheduno dei collegi avrà certo percorsa, sia e più per la lunghezza virtuale dovuta all'elevazione di tutti i treni a 500 metri di più.

Proseguiamo verso il nord. La strada da Innsbruck a Monaco fa un'immensa deviazione ad oriente, per Rosenheim. Ebbene; ci sono strade ferrate secondarie che da Monaco vanno verso il sud dalle due parti dell'Isar. Con un tratto non lungo di ferrovia alpina, per una di quelle strade o con un nuovo e più diretto tracciato per la valle dell'Isar si giungerebbe ad Innsbruck da Monaco con un abbreviamento di 50 a 60 chilometri. Se dunque fosse possibile che la Germania si inducesse a fare la sua parte, che l'Austria s'inducesse pure a fare la parte sua, sarebbe questa opera preziosa, e si potrebbero abbreviare in modo veramente apprezzabile queste comunicazioni le quali porterebbero a Verona, a Bologna, ed a Venezia, e con una distanza grandemente minore dell'attuale, rispetto alle comunicazioni dell'Italia con la Germania meridionale. È bene evidente che questo sarebbe di grandissima importanza.

Io sviluppo queste idee specialmente affinché si veda che non sono contrario alla Bolo-

gna-Verona in sé stessa, e sia chiarito come vorrei si indirizzasse lo studio di questi problemi che concernono linee di abbreviamento. Noterò sull'argomento della comunicazione di cui ho parlato, come all'Italia debba premere di far declinare un poco verso oriente le sue comunicazioni verso il nord e piuttosto verso oriente che verso ponente, inquantochè l'ovest è già servito dal Gottardo e comprende una regione in cui i prodotti italiani hanno la concorrenza della Spagna e del Portogallo.

Se invece si declina un momento verso l'est, i mercati da servire sono quelli della Russia occidentale e della Germania orientale cui poco giova il Gottardo e che son lontani dall'Atlantico.

Ma io domando: chi è che domani vorrà costruire una galleria sotto il Brennero? Chi è che vorrà collegare Monaco di Baviera con Innsbruck per la valle dell'Isar? Certamente nessuno. La prima delle due ipotesi specialmente è d'una difficoltà tanto grave, con le opposizioni inevitabili degli interessi commerciali e ferroviari dell'Austria, che non ci si può pensare.

Rimane dunque la Bologna-Verona, che è una linea che può ben considerarsi quale elemento d'una bellissima nuova via di comunicazione, ma che attualmente non avrebbe lo scopo di provvedere efficacemente da sola ad un miglioramento del traffico italiano, poichè questo traffico passa per altri paesi o per altre vie.

È quindi ovvio di chiedere quale vero, valutabile danno ci sarebbe a differire la costruzione di questa linea, che tocca del resto paesi già quasi tutti serviti da ferrovie e a tempi più propizi?

Vengo alla linea Aulla-Lucca.

In questa linea c'è un carattere che sfugge alla mia competenza, per quanto piccola possa essere, ed è quello militare.

Io non consento interamente nelle idee che ha esposte l'onorevole Corvetto, perchè credo che anche per gli apprezzamenti militari non sia possibile di astenersi dal metterli in relazione con le risorse del bilancio.

Non so se, in un momento di prova, l'onorevole ministro della guerra non preferirebbe alcune decine di milioni disponibili ad un binario di raccordamento di più. Può essere che la strategia moderna sia cambiata, ma io mi ricordo d'aver letto, per studi letterarii, il Montecuccoli, e d'aver visto che egli af-

ferma e dimostra che la guerra si fa col danaro.

Ad ogni modo, se non sarà esatto completamente il mio avviso, certo è che il problema finanziario è così connesso con quello militare, che, nelle previsioni di guerra, io credo, l'uno non si possa scindere dall'altro.

Quindi non discuto delle linee di cui non posso giudicare il carattere militare, limitandomi alla osservazione generale che feci. Ma c'è nell'Aulla-Lucca un tratto che corre da Castelnuovo di Garfagnana a Lucca, il quale conosco perchè l'ho percorso più volte. Esso si trova in condizioni che dirò eccezionali in Italia, rispetto alle previsioni di remunerazione del capitale, perchè ad ogni passo in quella valle, di mano in mano che avanzano le comunicazioni, si impiantano importanti opifici con centinaia di operai: e credo che se, nella parte più verso Lucca, la ferrovia si eseguisse per quel tratto che non è nè lungo nè assai costoso, ci sarebbe non solo la remunerazione dell'esercizio, che è una condizione disgraziatamente non comune a tutte le linee nuove e vecchie, ma ci sarebbe anche una remunerazione al capitale di costruzione, per lo meno entro limiti molto ragionevoli. Si noti poi che si tratterebbe, con quel tratto, di promuovere ed animare industrie vive e vere, e non di quelle artificiali che si sostengono con i denari dello Stato o con altre forme di protezionismo speciale.

Nel tratto da Lucca a Castelnuovo si servirebbero e si promuoverebbero di quelle industrie in cui lo Stato non mette un soldo, che animano i prodotti delle imposte, e la vera produzione di capitali e di ricchezza.

Quindi, mentre dico che la Bologna-Verona non si può avere per urgente, e tale non sarà che in quel giorno in cui si faccia l'apparecchio completo che deve servire a certe comunicazioni, dico che il tratto da Castelnuovo di Garfagnana a Lucca è relativamente urgente, e tale da servire utilmente alla ricchezza del paese ed al suo benessere economico.

Io pregherei pertanto l'onorevole ministro perchè, quando si presenterà un disegno di legge per la distribuzione dei fondi e per stabilire quei provvedimenti qualunque siano a cui non provvede il presente disegno di legge, si studiasse di ciascuna linea il carattere economico, e se si vuole anche quello militare, sicchè fosse assegnato a ciascuna il

posto che razionalmente le può competere nella massima che ora si impone (e che è, del resto, di assoluta saviezza) di ritardare quella parte che è meno urgente o che non importa punto per affrettare relativamente quella che è più urgente.

L'onorevole Prinetti, mi pare, ha lamentato che lo Stato si sia fatto un costruttore in grande.

E veramente, lo Stato costruttore in grande non credo sia ottimo; ma nemmeno mi è parso che si possa applicare l'esempio citato dell'Inghilterra, in condizioni così disparate dalle nostre.

In verità, se uno mi dicesse che devo fare i passi come un corazziere, io mi metterei a ridere: perchè io ho 1,56 d'altezza, ed un corazziere deve avere l'altezza di 1,80. Lo Stato, in Inghilterra, quanto ai lavori pubblici non ci entra che per permettere e porre condizioni, ma li conduce e li svolge l'industria, coi capitali proprii. Noi invece entriamo a pagare le spese di costruzione, e poi quelle di esercizio, ed a pagare anche i cocci, se qualche cosa si rompe, come talora è avvenuto. D'altronde, non ci vuole molta fatica per dimostrare con esempi concreti che quella critica, direi storica, fatta all'Amministrazione italiana non è esattissima.

Basta accennare a due esempi dei più salienti. Chi si voglia divertire a leggere, veda la relazione dei sindaci del fallimento del Canale Cavour.

Il Canale Cavour fu concesso ad una Società industriale, con risorse sufficienti perchè potesse vivere. Ebbene, i sindaci constatarono che quella Società era fallita, prima che avesse iniziato l'industria, perchè si erano già ripartiti i profitti oltre il limite dovuto fra i fondatori.

Cito le Calabro-Sicule. Sono storie un po' vecchie; ma ad ogni modo, rivelano certi capisaldi nell'indirizzo economico di uno Stato in cui l'erario deve, come pur troppo avviene da noi, provvedere a tutto.

Nello stesso giorno nel quale la Società *Vittorio Emanuele*, concessionaria delle Calabro-Sicule, accollava la costruzione a *forfait* all'impresa Parent, Schaken e Buddicom, nello stesso giorno, cinque minuti dopo, avanti lo stesso notaio, con altro atto, si passava la costruzione, nelle stesse condizioni, alla Società *Vitali, Charles e Picard*, con 25 milioni di premio alla prima delle due Imprese.

Ora, questi 25 milioni che cosa sono? Sono industria? No; sono affare e non industria.

Bisogna pertanto ben distinguere tra l'affare e l'industria. Se non ci fosse l'affare, l'industria potrebbe andar molto meglio; ma, in generale, quando lo Stato interviene pagando, non dico che sia meglio, ma purtroppo non è peggio, allo stringer dei conti, che esso faccia da sè.

E qui, circa le costruzioni di cui ha parlato la relazione e hanno parlato molti oratori, dirò che, in massima, l'idea di accollarle alle Società di esercizio è razionale. Le Società devono mantenere, devono esercitare, ed hanno un certo interesse a far bene i lavori. Ma qui è da distinguere se si tratta di Società di vera concessione o di pretto esercizio.

Le Convenzioni del ministro Saracco ebbero due parti: una relativa alle Meridionali, padrone della loro rete, l'altra relativa alla Sicula e alla Mediterranea.

Io trovo che il primo contratto è relativamente perfetto perchè si è dato alle Meridionali in concessione un gruppo di linee, tranne l'eccezione della Lecco-Colico, che possono costituire un'unità con la rete sua propria e per circa 70 anni, se non erro.

Invece per la Mediterranea e la Sicula si è concluso un vero *forfait*, e siccome 14 o 15 anni che restano del primo periodo di esercizio, secondo le Convenzioni del 1885, non sono gran cosa specialmente in quanto concerne la presunzione di aumenti di spesa per esigenze di traffico, la perfezione del contratto non è più così assoluta.

Sta però che la Camera ha approvato quelle Convenzioni per l'accollo di costruzioni alle Società esercenti: e se i prezzi furono alti, essi devon però giudicarsi in confronto alle gravi e varie eventualità a cui esse erano e sono esposte, eventualità a cui non sono esposti gli ordinari appaltatori.

Si vuole ora fare qualcosa di simile? Ciò si potrà fare con buone ragioni; ma ci sono anche due osservazioni da contrapporre, che mi pare abbiano una certa importanza. La prima concerne il personale.

La Camera si è impensierita per la sorte degli straordinari, che non hanno come trovare altro impiego. Ci è davanti alla Camera un disegno di legge di iniziativa parlamentare, e vi sono anche provvedimenti di iniziativa del Governo.

Or bene, se voi volete togliere tutti i lavori ferroviari allo Stato, vi troverete sulle braccia alcune centinaia di ingegneri e di aiutanti, impiegati dello Stato, di cui non saprete che cosa fare. Perchè, o bisognerà pensionarli, e ciò esige un capitale enorme, o vi troverete dinanzi ad un problema per gli ordinari quale è quello per gli straordinari: ed anzi più grave dovendo dar lavoro senza averne. Non trovo opportuno quindi che lo Stato, il quale ha una organizzazione per i lavori pubblici, debba sciuparla da un momento all'altro senza bene studiare lo spinoso argomento. D'altronde, le costruzioni che si affidano alle Società, si danno piuttosto per una certa nervosità, per non aver seccature, per non aver disegni di legge supplementari, o ritardi connessi col bilancio, o paure, che per profonda meditazione tecnico-amministrativo-finanziaria.

In sostanza, a stringere i conti, con tutti gli errori commessi, che amerei aver tempo di chiarire, con tutte le spese eccessive, di cui si misero in vista solo i punti più salienti, come avviene delle storie antiche, non è esatto che si sia costruito così a rotta di collo! Io ho veduta la statistica delle spese. Ebbene: abbiamo costruiti 1,120 chilometri di ferrovie di 3<sup>a</sup> categoria a 127,000 lire a chilometro: le Società esercenti non potrebbero e non possono effettivamente costruire a questo prezzo.

Di linee di seconda categoria lo Stato ne ha costruite per 184,000 lire a chilometro, circa 700 chilometri. Ripeto che alle Società non sarebbe possibile pagare prezzi così tenui. Quindi, anche dal punto di vista dell'economia, non c'è da esagerare intorno alla utilità di far capo alle Società, nè da farsi illusioni troppo grandi. Vero è che Camera e Governo si leverebbero la noia di udire oratori che si lamentino dei soverchi ritardi, del cattivo ed incapace personale, o ancora di altri inconvenienti; oratori che ricevono facile ascolto perchè sempre fanno vibrare le corde politiche o in favore o contro il Ministero. Io non sono contrario a qualche savia concessione: ma allo stato delle cose proprio non sono entusiasta degli accolti alle Società, perchè sono convinto che lo Stato finirà sempre per pagare in totale più di quello che pagherebbe costruendo da sè, e facendo lavorare i suoi funzionari.

A questo proposito, mi piace di far notare

che in una recente occasione ho avuto modo di constatare un miglioramento estremamente sensibile nell'andamento delle opere ferroviarie, anche delle più difficili, in conto dello Stato. La Faenza-Firenze di cui la storia, per quanto concerne la parte in esercizio, non è lieta, ha in corso ora i tronchi in lacuna, messi in costruzione da circa due anni. Di questi tronchi, studi, progetti, contratti, tutto fu fatto con tale intelligenza di previsioni, con tali assennate disposizioni, con tale fermezza di condotta generale esecutiva, che ormai si può dire, senza tema di errare, e da tutti si dice, che quei difficili tronchi richiederanno a conti finiti una spesa inferiore di non poco ai 17 o 18 milioni preveduti.

Ebbene, la Società delle Meridionali, nel 1888, aveva precisamente chiesti per la costruzione di quei tronchi 28 milioni: e si noti che le Meridionali hanno il merito di fare proposte precise, per *sì* o *no*, senza mercanteggiare, e che esse chiedevano quattro anni di tempo per compiere i lavori. Adunque, se voi fate con 18 milioni al massimo e probabilmente con meno, e in due anni, ciò per cui altri chiedeva 28 milioni e quattro anni di tempo, mi pare che non ci sia poi tanto da lamentarsi dell'opera dello Stato costruttore.

Per quanto, quindi, concerne le costruzioni, io approvo il disegno di legge; ne sono lieto, torno a dire, come di una sosta in una serie di spese gravissime votate in momenti di entusiasmo, con criteri non molto ponderati. Mi auguro che, quando verranno i provvedimenti per i quali si completeranno gli altri tronchi, si venga qui con proposte non disgiunte da apprezzamenti relativi alla potenzialità del traffico, all'importanza commerciale, ed anche alla importanza militare di ciascuna linea.

Raccomando segnatamente il concetto che ho chiarito nei due casi a cui ho accennato, della Castelnuovo-Lucca da una parte, e della Bologna-Verona dall'altra, come guida della determinazione del da farsi.

Quanto agli accolti alle Società, c'è modo e modo. Qualche linea si potrà dare, qualche altra non gioverà davvero di dare. Raccomando però all'onorevole ministro di tener conto della situazione che verrebbe fatta al personale del Genio civile e dell'Ispettorato addetto alle costruzioni ferroviarie, se d'un

tratto si togliesse tutto il campo d'azione di questo personale.

E vengo ad un'osservazione, che ho udita fare dall'onorevole Romanin-Jacur in occasione della discussione del bilancio d'assestamento.

Relativamente ad una connessione esistente fra le spese ferroviarie per la costruzione e quelle di lavori per le linee in esercizio, egli ha invocato delle modificazioni nel patto di esercizio vigente.

A questo riguardo l'onorevole ministro del tesoro ebbe a dire che l'istituzione dei fondi speciali era fondata su un'ipotesi, quella del progressivo aumento dei prodotti del traffico; e che essendo mancata l'attuazione di questa ipotesi, mancarono anche le risorse adeguate previste. Poi aggiunse che si erano distratti i fondi assegnati per l'alimentazione di questi fondi speciali per iscopi non aventi connessione con i patti contrattuali.

Il carattere di questi fondi speciali è diverso secondo che si esamina al punto di vista, dirò così, teorico, o al punto di vista sperimentale, sui dati risultanti da quanto è successo e succede.

Nel carattere teorico sta benissimo il preveduto ordinamento. Ma nella situazione in cui si sono trovati quei fondi nella realtà dei fatti, la cosa procede in ben altro modo, poichè non è soltanto l'ipotesi mancata, di cui ha parlato l'onorevole Luzzatti, che deve considerarsi; ma c'è un'altra ipotesi che è mancata pure, ed è quella che le Società dovessero adoperare quei fondi speciali in tutto e sempre ad esclusivamento *per il bene inseparabile del re e della patria*; cioè per veri, assoluti e indiscutibilmente urgenti bisogni delle ferrovie. In verità le cose non sono andate così. Le Società ferroviarie di esercizio si trovano di fronte ad un problema grave in quanto concerne la loro esistenza quale associazione speculativa.

Esse hanno due ragioni per spendere i fondi speciali in modo talora diverso, talora non completamente conforme agli interessi dello Stato, e, se vogliamo, al concetto teorico al quale si informò la costituzione di quei fondi. Una prima ragione l'hanno nella partecipazione ad esse attribuita nelle spese per remunerazione propria.

Tale partecipazione fu fissata convenzionalmente nel 7 1/2 per cento e fu portata recentemente al 9.90 per cento circa. Questo premio evidentemente è abbondante, perchè

se una Società ferroviaria dovesse impiantarsi per eseguire, per esempio, la costruzione di un ponte, od altra opera nuova ed isolata, la misura delle spese generali concordate sarebbe già alta; ma siccome la Società è impiantata ed organizzata su linee in esercizio, le vere spese generali e quelle per studi, direzione e simili sono molto minori; sicchè, dirò poco nell'affermare che un quattro o cinque per cento delle somme spese resterà alle Società come beneficio da valere per il servizio dei dividendi. Così si comprende come la Società spende il più che può per beneficiare sulla spesa. E per chiarir meglio questo fatto, non difficile a capire, mi permetta la Camera di spiegarmi con un aneddoto abbastanza grazioso.

Nel 1830 o 1835 in Francia non c'erano ancora i caloriferi, non c'erano ancora i termo-sifoni, nè gli altri apparecchi di riscaldamento. Si riscaldava con i camini ordinari. Un ministro capitò al Ministero un giorno di festa, in ora in cui non c'era assolutamente nessuno degli impiegati, e trovò degli uscieri intorno ad un immenso fuoco acceso in un camino. Egli rimase stupito che si facesse tanto fuoco, per riscaldare ambienti dove non c'era nessuno; e domandò perchè ciò avvenisse, e gli uscieri risposero: Eccellenza, noi facciamo *della cenere*. Perchè questi uscieri, del resto onestissimi, che non avrebbero rubato un pezzo di legna per portarselo a casa, bruciavano tutta quella legna che potevano per fare la cenere di cui la vendita era un beneficio ad essi devoluto. E questo è il caso precisamente delle Società.

Esse fanno dei lavori, non dico sempre, ma qualche volta non tanto per i lavori, ma per pigliare il beneficio, cioè quel tanto per cento che resta loro di netto.

Seconda ragione.

Vi sono delle spese d'esercizio che sono a carico delle Società, e che le Società col danno di quei fondi speciali possono tentare di ridurre gravando quei fondi ma sgravando il proprio bilancio. Ci perderà il bilancio dello Stato; ebbene, tanto peggio! Anche qui mi spiegherò con un esempio.

Supponiamo che ci sia un passaggio a livello il quale rappresenta la spesa di un guardiano, cioè, mettiamo 1000 lire l'anno. La Società facendo delle abili considerazioni, viene a trar fuori un progetto di cavalcavia che costa mettiamo 100,000 lire. Ne dimostra la neces-

sità, il Governo l'autorizza, si fa il cavalcavia, e così, perchè la Società non paghi quelle 1000 lire del guardiano, i fondi speciali pagheranno una rendita di 5000 lire.

Ho dato un esempio concreto, non come indicazione, ma come chiarimento. Però il fenomeno che in esso si rivela non si può nei particolari studiare, perchè troppo complesso.

D'altronde l'Amministrazione governativa si trova di fronte ad una situazione difficilissima, quando una Società d'esercizio, quali sono le nostre, vuole che si approvi l'esecuzione di un'opera e risponde alle opposizioni col dichiarare che *declina la responsabilità dell'esercizio*.

E che cosa può fare il Governo di diverso dal subire la situazione? Esso non può davvero accettare neppure per un momento di affrontare una responsabilità così grave, come quella di possibili, per quanto non probabili, disastri. Noto poi che in taluni casi, se ci è della resistenza, la Società la gira. Anche qui mi sia permesso di dire qualche cosa di concreto, perchè non mi pare inutile che sia completa nella Camera una nozione, dirò sperimentale, circa la pratica esplicazione che ha un patto che è per sè stesso ragionevole ed equo.

Cito un esempio: vi è nella strada porrettana a un certo punto una costa rocciosa ed erta, (ce ne son tante; noi che abbiamo fatto molte volte quella strada la conosciamo; montagne da cima a fondo). Un giorno si distaccano dei massi, dall'alto di quella costa, precipitano violentemente, rompono il parapetto dall'altra parte del Reno e feriscono, credo, un guardiano.

La Società fa le sue osservazioni, esamina le condizioni locali e propone di deviare la linea con una galleria, con parecchie centinaia di migliaia di lire di spesa. Evidentemente se si vuol evitare nelle strade ferrate di montagna che possa succedere il caso di un masso che si distacchi, caschi giù e rompa e faccia guasti, od anche vittime, bisogna far gallerie per tre quarti delle nostre linee di montagna, perchè nessuna roccia è così salda, da potersi escludere in assoluto modo la possibilità di distacchi.

Il Governo mandò un ufficiale superiore tecnico a vedere e questi osservò che tutta questa costa per lungo tratto era nelle stesse condizioni, che la stratificazione era favorevole alla stabilità, che non si trattava di

frane, ma di condizioni non pericolose di resistenza. Suggesti quindi di distaccare a tempo i massi che potessero venir giù, di vegliare allo stato delle cose e di provvedere come l'Alta Italia provvede in condizioni identiche poco più su e poco più giù della località in questione, senza fare una spesa così grave come una deviazione in galleria.

La Società ebbe comunicazione di questo parere, che fu accolto dai corpi consultivi, e insistendo ottenne un'altra visita, che diede luogo alla stessa conclusione negativa.

Ebbene, sapete che cosa ha fatto la Società? Ve lo dico subito. Non è colpa di nessuno, ma è questione di indirizzo generale. La Società ha mandato un suo funzionario a Roma, il quale si presentò all'ufficio dei trasporti dello stato maggiore, e fece rilevare come la linea Porrettana fosse esposta ad un pericolo d'interruzione, cosa gravissima in ogni caso di fronte a possibilità di guerra, dimostrando quindi la necessità assoluta di mettere quella linea al sicuro da siffatto grave pericolo da cui si affermava minacciata.

Il capo dell'ufficio trasporti si è grandemente e giustamente impressionato di questa eventualità e come agevolmente si comprende intervenne perchè il pericolo fosse radicalmente escluso nel modo in sè stesso opportunissimo proposto dalla Società.

Ma ci voleva un altro parere e questo si ebbe da un ufficiale superiore delle miniere, una bravissima persona, ed un eminente scienziato, che naturalmente non volle prendere sopra di sè la responsabilità mineralogica e stratigrafica di dire che *assolutamente* non vi era nessun pericolo.

Ben notò l'onorevole Genala l'importanza pratica delle specializzazioni, sicchè veramente si comprende che un geologo è un geologo e non un ingegnere di costruzione, che esamina il problema come si deve, cioè in senso relativo.

Intanto però si è fatta la galleria e si sono spese le centinaia di migliaia di lire imputate sui fondi speciali, nè io oso dar torto alla Società nè a chi opinò che l'opera dovesse farsi, ma osservo che non si può in siffatte condizioni lottare con giusta misura e pratico effetto colle esigenze di una Società.

È quindi, come ben disse l'onorevole Romanin, indispensabile un cambiamento radicale di sistema; bisogna che le Società pos-

sano far da sè, ed amministrare da sè i fondi proprii, da sè spendere, dove e come occorra, con giusto bilancio fra aggravii certi ed eventualità di probabilità varia e fra spese di impianti o di personale.

Nel qual caso è, più che presumibile, certo che talune spese che ora si danno per indispensabili, a patti nuovi non saranno più considerate tali.

E risparmio grande si avrà nel personale per discussioni, visite, esami, evitando e ritardi e difficoltà e lavoro poco produttivo.

Questo concetto non è nuovo. Ai tempi dell'onorevole Saracco le Società furono, esse, a esprimere il desiderio che si modificasse il regime dei fondi speciali, rilevandone gli inconvenienti, ma chiedendo una somma preliminare per *completar* le linee in esercizio.

Il ministro di quel tempo non fu persuaso delle proposte che facevano le Società, cioè di avocare a sè i fondi con una somma da darsi dallo Stato di parecchie decine di milioni per metter le linee in buono assetto. Saviamente invitò le Società a giustificare queste loro domande; ma le Società non si peritarono ad allargare la proposta, poichè in questa materia si fa presto ad andare oltre, comprendendo: raddoppiamenti di binari, ampliamenti di stazioni e simili costosi lavori che si possono *affermare* necessari. Le motivate domande arrivarono a circa *mezzo miliardo*.

Quella spesa è evidentemente fuori discussione e in sè stessa e rispetto al problema economico, che non si risolve collo spendere, per rendere le linee perfette, enormemente di più di quello che si può spendere per evitare tutti gl'inconvenienti possibili e per corrispondere ad effettivi bisogni.

Quella domanda però aveva connessione col lavoro di una Commissione incaricata di studiare le cause del ritardo dei treni. Non nego che essa abbia fatto diligenti studi, ma in parte non lieve le cause di ritardo dei treni possono trovarsi nello scarso personale di servizio, specialmente dei bagagli, cioè con spese di esercizio.

È chiaro che dove vi sono assai bagagli da caricare e scaricare con due manovali, si perdono parecchi minuti di tempo, e l'orario turbato non si rimette più. Recentemente sono arrivato con un ritardo di un'ora e mezzo da Pisa. Il treno ha perduto 20 minuti a Pisa per il carico dei bagagli. A ciò si può provve-

dere con aumento di personale più economicamente che con raddoppiamento di binari. Ma lasciamo queste digressioni che forse stancano la Camera. In sostanza la situazione è questa: noi ci troviamo di fronte alle Società che adoperano questi fondi secondo le vedute loro. Contro le Società non c'è azione diretta possibile, perchè, alla peggio, esse accampano la responsabilità che non sarebbe savio di affrontare e che il Governo non avrebbe modo di affrontare.

E poi qualora non l'affrontassero, c'è il ricorso agli arbitri, ed io non posso non avvicinare le opinioni espresse dall'ex ministro onorevole Saracco circa i limiti dei diritti e poteri del Governo con la risoluzione che egli può adottare in caso di controversie quale primo degli arbitri dello Stato.

Mi permetto di pregare l'onorevole ministro, che credo si occupi, con intelligenza ed amore, di questa questione non facile, di provvedere quanto più presto gli sarà possibile, di lasciare che le Società facciano quello che hanno da fare coi loro fondi e dispongano esse come liberi esercenti, inquantochè l'industria è come un cavallo da corsa, il quale, se gli mettete le pastoie, se gli bendate gli occhi e lo tirate un po' di qua o un po' di là, non può nè correre nè galoppare. E qui sta appunto il lato meno felice del regime delle Convenzioni, perchè c'è troppo controllo: ed il controllo, o è inefficace e allora è meglio che non ci sia; o è efficace e allora impedisce alle Società la loro libera funzione, perchè l'industria, o è industria libera o non è nulla di pratico. E poichè l'onorevole Romanin, mi pare, l'altro giorno parlava dell'insufficienza del personale governativo di controllo, io noto che questo personale si dovrebbe elevare a funzioni supreme, ma ridurlo di numero, perchè col contrapporre minutamente, ad un personale sociale, un personale governativo, non si fa che creare dei dissidi, delle perdite di tempo e di danaro, e la dignità dello Stato non ci guadagna, nè l'interesse pubblico è meglio difeso.

Io finirò queste mie osservazioni, che ringrazio la Camera di aver benevolmente ascoltato, col ricordare un'osservazione molto opportunamente fatta dall'onorevole Ferraris Maggiorino poco tempo fa.

Egli, parlando dei ministri giovani, ha rilevato come i ministri giovani siano un elemento che rassicura. Evidentemente il mini-

stro giovane, che ha davanti a sè una lunga carriera politica, può avere più coraggio del ministro che avvicinandosi al fine della sua esistenza fisica e politica fa di tutto pur di *vivoter* e di rimanere al posto.

Quindi io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, di cui mi affida la capacità e l'energia; raccomando al ministro, che ha ancora parecchi lustri di vita politica, perchè voglia provvedere con energia e coraggio, ritenendo io salutare, più di tutto, una decisione pronta. Si ricordi che chi cade, per ardimenti, per energia e per carattere, presto risorge; chi cade, per transazioni e debolezze, è sepolto. (*Bravo! Benissimo! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

**Presidente.** Spetta di parlare all'onorevole Spirito, ma non essendo presente, perde il suo posto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giampietro.

**Giampietro.** Onorevoli colleghi. Arrivo a campo mietuto. Gli oratori che mi hanno preceduto, hanno, largamente e serenamente, discusso della contabilità inerente al passato e all'avvenire ferroviario. Io, dunque, non rientrerò nel ginepraio delle cifre, mi limiterò alla enunciazione di qualche criterio finanziario, all'accertamento dello stato di fatto e assai fuggevolmente, qua e là, toccherò di conti e previsioni di spese. Non è senza grande trepidazione e forte dispiacere che parlo contro un disegno di legge presentato dall'amico mio carissimo, l'onorevole ministro Branca. Fummo insieme combattenti per vari anni contro la finanza del passato Gabinetto egli da generale, io da soldato, ma ispirati entrambi dal medesimo sentimento, direi quasi dagli stessi concetti. Ora il mare grosso della politica ha portato lui su quei banchi e lo ha obbligato a sostenere una tesi che io sono nella doverosa necessità di combattere. Però mi torna assai gradito all'animo un pensiero, che questa proposta, cioè, che discutiamo, riguarda tutto il Gabinetto, non lui specialmente, anzi, se responsabilità vera e diretta vi è, questa va attribuita all'onorevole Luzzatti, il cui concetto finanziario ispirò il disegno di legge. È dunque questa discussione che facciamo, per quel che riguarda la finanza, una continuazione, direi quasi, di quella testè esaurita sul bilancio di assestamento. E dopo la breve prefazione, entro difilato in argomento.

Ci si propongono 180 milioni di spesa in



cinque esercizi: e ciò per liquidare il passato ferroviario e i relativi impegni assunti contrattualmente. Per il completamento delle linee poi votate dal Parlamento e quindi solennemente accordate al paese — una spesa che si calcola a circa 300 milioni — si provvederà, pare, o con operazioni di credito, o con le imposte. Còmpito mio è di dimostrare assai brevemente, se non luminosamente: che la liquidazione del passato non potrà farsi con quegli stanziamenti: e non è giusto aspettare per conoscere le vostre idee che la provvidenza v'illumini su ciò che dobbiate fare per ottemperare ai sacri impegni assunti per l'esecuzione dei lavori: che, ricorrere al credito come alle imposte vi è impossibile, e che, finalmente, la legge da voi presentata viola la legge Saracco del 1888, diminuisce sensibilmente i lavori pubblici, fa sorgere ed anima sante indignazioni, danneggia gli interessi economici del paese e non giova alle esigenze del bilancio. Tuttociò mi proverò a dimostrare; e sarò tanto più rapido nella dimostrazione per quanto a me pare assai facile il farlo. E comincerò dagli stanziamenti. 180 milioni per 5 anni non potranno essere sufficienti, 1° perchè nelle previsioni non è compreso il rimborso alle Società che pur bisogna dare; e che per diversi crediti pare ammonti a 30 milioni, dei quali 15 rappresentano eccedenze di spese rispetto a 144 milioni previsti dall'allegato B (legge Convenzioni) 7, una eccedenza pure di spese a carico della cassa aumenti patrimoniali e, finalmente, 8 milioni rappresenterebbero il preteso interesse delle anticipazioni che le Società asseriscono di aver fatte su i lavori dell'allegato B. E noto, in parentesi, che parte della prima somma di 15 milioni e parte della seconda rappresentano impegni illegali, a mio modesto avviso, perchè non presi con regolari decreti, ma con semplice lettera (gestione Saracco); 2° perchè parmi follia sperare che sieno sufficienti i residui attivi ai quali vuole attingere l'onorevole ministro per provvedere alle differenze di maggiori spese. E questi aumenti risulteranno sicuramente nella esecuzione dei lavori, perchè eseguiti a prezzo di collaudo e non a *forfait*. E ciò hanno anche dimostrato oratori che mi precedettero. Dunque, liquidazione no, per deficienza di stanziamento: dovrete quindi venir di nuovo innanzi alla Camera per domandare sanatorie. E, del resto, la storia è vecchia, una parentesi qui non fa male. Si vota-

rono le Convenzionari fatali impedendo così lo incremento della potenzialità economica del paese. Speculatori avidi e quel ch'è peggio non sempre intelligenti, si resero arbitri assoluti delle nostre sorti. In corrispettivo di tanto enorme danno, si credeva, almeno, risolta la questione ferroviaria, sia per l'esercizio, sia per le costruzioni, ma, invece, noi torniamo sempre da capo e provvedimenti si succedono a provvedimenti; dal 1885 ad oggi furono votate altre otto leggi ferroviarie, e anche quest'ultimo disegno di legge che discutiamo, ahimè! è per l'avvenire, come il poeta direbbe, *di ogni luce muto!*...

Già, se si volesse guardare all'enorme guazzabuglio fatto per queste nostre benedette ferrovie, ci sarebbe da rivolgere ai diversi Ministeri aggettivi qualificativi che non si potrebbero ripetere in quest'Aula. Difatti, le violazioni di legge, le promesse inadempite, le ingiustizie si sono succedute in un largo ordine del giorno, durato per molti anni e auguriamoci che questo sistema sia per finire; e perchè la Camera non dica che a queste affermazioni non rispondono fatti determinati.

Ricorderò che, nella legge del 1882, si operò non solo il passaggio della Lecco-Colico dalla 4<sup>a</sup> alla 2<sup>a</sup> categoria, ma fu *virtualmente* aggiunta la Genova-Ovada-Asti per la quale occorreva una legge speciale, e questo provvedimento legislativo venne assai tardi, e il paese intanto paga 60 milioni circa per soddisfare la volontà d'un illustre uomo politico. L'Ispettorato ferroviario non fu istituito come la legge voleva, udendo, cioè, prima la Corte dei conti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato; ma fu costituito con un semplice Decreto Reale, con palese violazione di legge, ed ora, salva qualche lodevole eccezione, non fa che da comodino alle Società esercenti. La Roma-Napoli litoranea era decretata da apposito provvedimento legislativo e non fu eseguita. Nella legge del 1879 furono previsti 1530 chilometri di ferrovia di 5<sup>a</sup> e poi di 4<sup>a</sup> categoria, e i relatori Grimaldi e Morana, spiegando il concetto di questa disposizione, dissero che, nel Mezzogiorno, privo di viabilità ferroviaria, dovevano, in principal modo, essere concesse le dette ferrovie. Come fu eseguito lo spirito della legge?... Dei 1530 chilometri appena trecento furono costruiti nel Mezzogiorno e per altri duecento circa già concessuti, l'Ammini-

strazione si troverà in imbarazzo perchè mancano i fondi per la costruzione.

La divisione fatta senza criteri di giustizia distributiva, provocò grande indignazione; e quando questa stava per mandare anche qui dentro la sua eco, Depretis, il grande temporeggiatore, lanciò, con la legge del 1885, la famosa promessa detta la bomba dei mille chilometri. E poi!... Il Ministero salvò la sua posizione politica e le Convenzioni furono approvate. Ma la promessa fu seguita da una amara disillusione. Furono domandati 6000 e più chilometri, ma la distribuzione non ebbe più luogo, e quei progetti presentati rispetto alla legge, causa di tante speranze e di tante spese, dormono polverosi negli archivi. È onesto tutto ciò? Chiudo la parentesi, e passo all'altro argomento concernente i lavori avvenire.

Come si provvederà? A quest'interrogativo la miglior risposta potrebbe darla un credente dicendo, che in una delle notti feconde del favore di Dio pioverà nella mente dei ministri l'idea e questi allora disporranno analogamente.

Ma, a dirla schietta, questo sistema di dire che ai disavanzi dei bilanci si provvederà poi, e così anche per le costruzioni ferroviarie che sono il sangue dell'organismo economico d'una nazione; questo sistema, dico, potrà essere utile e laudabile dal pergamino di un frate che confida esclusivamente nella Provvidenza, ma non lo è certamente, quando viene da quei banchi ministeriali.

Il credito; ma sarà impossibile ricorrervi, date le condizioni finanziarie, economiche e monetarie. L'anno venturo il nostro Tesoro accumulando i disavanzi degli esercizi 1891-92 e 1892-93 avrà un *deficit* di oltre 550 milioni. Noi ci avviamo difilati al corso forzoso; e fare assegnamento sul credito per le costruzioni ferroviarie è una splendida poesia e nulla più. Il paese però conosce ora l'onorevole Luzzatti, come il grande poeta della finanza italiana,

ma credo che per certe faccende occorra il banchiere dello Stato e non l'artista!

Ma, si obietta, vi sono le imposte.

Fermiamoci un po' su questa possibilità, non senza deplorare prima, e nel modo più assoluto, la inclusione delle spese ferroviarie nel bilancio ordinario, per lo scrupolo della sincerità, venuto proprio ora all'onorevole Luzzatti, per tanti anni complice e responsabile degli errori dei suoi predecessori nella sua qualità di presidente della Giunta generale del bilancio. Le ferrovie, come ricordò opportunamente l'onorevole Rava, e prima di lui l'onorevole Zeppa, e oggi eloquentemente l'onorevole Mirabelli, sono una attività; e non devono essere assimilate alle spese improduttive. Rientrando in argomento dirò, che la previsione delle imposte è un'alea assai pericolosa da far correre, a quelle regioni, che pur avendo fatti tutti i sacrifici di sangue e di danaro per la patria comune non hanno ancora ottenuto i vantaggi di una giustizia distributiva. E quale il pericolo che esse corrono? Esaminiamolo assai brevemente. Le imposte oggi difficilmente saranno accettate da questa Camera e dalla futura, perchè il paese è stanco, esaurito, e sinora sanguina e maledice a mezza voce; ancora una tassa odiosa di più, e non so se si potrà ripetere il *patientia perenniori!*... Il programma delle imposte è di assai difficile attuazione, ma dato anche che a queste si debba ricorrere, si provvederà innanzi tutto, ed è giusto, ai disavanzi dei bilanci e a sanare in parte il *deficit* del tesoro: e le ferrovie? Avranno la medesima sorte dei famosi 1,000 chilometri. Onorevoli ministri, io domando alle vostre coscienze oneste se tutto ciò è giusto!... Ed ora mi tocca a parlare della violazione della legge del 1888. Ho redatto un quadro, per vedere le spese in più e in meno contemplate nel disegno di legge Luzzatti-Branca e lo leggerò alla Camera.

**Confronto fra gli stanziamenti recati dalla legge Saracco del 20 luglio 1888 ed il disegno di legge Branca in data 30 novembre 1891 che riduce a 30 milioni le spese per l'esercizio 1892-93.**

N. d'ordine	LINEE	Rispetto alla legge 20 luglio 1888	
		in più	in meno
1	Parma-Spezia . . . . . L.	(1) 5,256,000	»
2	Faenza-Firenze . . . . . »	»	2,000,000
3	Cosenza-Nocera Tirrena . . . . . »	»	4,000,000
4	Gozzano-Domodossola . . . . . »	»	»
5	Cuneo-Ventimiglia . . . . . »	»	8,400,000
6	Macerata-Albacina . . . . . »	»	»
7	Avezzano-Roccasecca . . . . . »	»	6,420,000
8	Benevento-Avellino . . . . . »	(1) 300,000	»
9	Taranto-Brindisi . . . . . »	»	»
10	Messina-Patti-Cerda . . . . . »	»	200,000
11	Chivasso-Casale . . . . . »	»	50,000
12	Parma-Brescia-Iseo . . . . . »	»	»
13	Mestre-San Donà-Portogruaro . . . . . »	»	»
14	Lucca-Viareggio . . . . . »	(1) 17,000	»
15	Cajanello-Isernia . . . . . »	1,400,000	»
16	Salerno-San Severino . . . . . »	»	»
17	Ceva-Ormea . . . . . »	»	»
18	Treviso-Motta . . . . . »	»	»
19	Sant'Arcangelo-Fabriano . . . . . »	»	5,000,000
20	Differenze di liquidazione . . . . . »	12 milioni rimandati ai fu- turi esercizi	»
21	Isernia-Campobasso . . . . . »	»	»
22	Maggior costo Formia-Minturno . . . . . »	(1) 1,125,000	»
	Sommano . . . L.	8,098,000	26,070,000
	Si riportano . . . . . L.		8,098,000
	In meno rispetto alla legge del 20 luglio 1888. . . . . »		17,972,000

Inoltre non si eseguono lavori (almeno pare) sulle:

Aulla-Lucca per . . . . . L.	5,000,000
Casarsa-Gemona . . . . . »	1,000,000
Gajano-Borgo S. Donnino . . . . . »	1,000,000
Sommano . . . L.	<u>7,000,000</u>

Ma se si pensa che le somme in più di cui al segno (1) non sono che *saldi*, si vede subito che *effettivamente come lavori* se ne fanno in meno per:

$$L. 26,000,000 + 7,000,000 = 33,000,000.$$

(1) *Saldi* di lavori eseguiti negli scorsi esercizi.

Abbiamo dunque una trentina di milioni di spesa di lavori pubblici in meno, di quella voluta dalla legge del 1888: e a questi tempi di operai disoccupati a decine di migliaia, violare una legge e levare il pane dalla bocca dei lavoratori, è opera assolutamente deplorabile. Mi resta in ultimo a dimostrare il danno economico generale e il nessun vantaggio al bilancio. Pel primo assunto dovrò seguire le orme del chiarissimo relatore onorevole Marchiori, il quale ha vista l'imperiosa necessità di parlare di costruzioni e esercizio come di un tutto organico. E più specialmente io parlerò dell'esercizio ferroviario, anche perchè a dirla schietta, mi costa meno fatica, avendo di recente pubblicata una relazione sullo svi-

luppo del traffico ferroviario e marittimo, ed avendo quindi in mente vari elementi concernenti l'esercizio. Un paese che non intende gli enormi vantaggi delle larghe comunicazioni ferroviarie è indegno di essere chiamato civile. E non si dica che di ferrovie in Italia ne abbiamo troppe.

Dal seguente quadro riprodotto dall'*Archiv für Eisenbahnwesen*, 1891, risulta come l'Italia per numero di chilometri in rapporto agli abitanti è la 14<sup>a</sup> fra le nazioni riportate, e in rapporto ai chilometri quadrati di superficie è l'8<sup>a</sup>. Non ci è dunque da star allegri e gridare che di ferrovie ve n'è da noi fin troppe.

### Strade ferrate d'Europa nell'anno 1889.

Num. d'ordine	STATI	Lunghezza delle ferrovie in esercizio	Popolazione	Superficie in chilometri	Numero di chilometri di ferrovia per	
					100 Kmq.	10,000 abitanti
1	Impero di Germania . . . . .	41,793	48,512,000	540,600	7.7	8.6
2	Austria-Ungheria e Bosnia . . . . .	26,501	42,087,000	676,700	3.9	6.3
3	Gran Bretagna e Irlanda . . . . .	32,088	38,584,000	314,600	10.2	8.3
4	Francia . . . . .	36,348	38,219,000	528,900	6.9	9.5
5	Russia e Finlandia . . . . .	30,140	96,000,000	5,390,000	0.6	3.1
6	Italia . . . . .	13,063	30,947,000	296,300	4.4	4.2
7	Belgio . . . . .	5,174	6,094,000	29,500	17.5	8.5
8	Olanda e Lussemburgo . . . . .	3,037	4,762,000	35,600	8.5	6.4
9	Svizzera . . . . .	3,104	2,934,000	41,300	7.5	10.6
10	Spagna . . . . .	9,860	17,545,000	514,000	1.9	5.6
11	Portogallo . . . . .	2,060	4,307,000	88,900	2.3	4.8
12	Danimarca . . . . .	1,969	2,172,000	38,300	5.1	9.0
13	Norvegia . . . . .	1,562	1,978,000	325,400	0.5	7.9
14	Svezia . . . . .	7,910	4,774,000	450,600	1.8	16.6
15	Serbia . . . . .	526	2,096,000	48,600	1.1	2.5
16	Rumenia . . . . .	2,543	5,376,000	127,600	2.0	4.7
17	Grecia . . . . .	708	2,187,000	64,700	1.1	3.2
18	Turchia europea, Bulgaria e Rumelia .	1,765	7,641,000	274,700	0.6	2.3

Il problema delle tariffe affatica continuamente le menti dei legislatori di tutti i paesi e noi invece siamo in contemplazione al fatale articolo 44 delle maledette Convenzioni. Segolando nelle legislazioni straniere ho po-

tutto constatare — leggo una facciata della relazione — che « in Germania è allo studio una radicale riforma. Revisione con unificazione di tariffe e tasse, sensibili riduzioni, abolizione delle esistenti quarte classi viaggiatori.

Trasporto gratuito di gran parte di bagagli, ecc. Persone competenti consigliano questa sollecita revisione, che del resto potrà compiersi assai agevolmente, poichè la maggior parte delle strade ferrate tedesche appartengono allo Stato.

« Nel Belgio due riforme importanti vi furono, quella del 1866 e l'altra del 1871. La prima fu fatta tenendo le tariffe alte; la seconda assai basse: ebbene, appena applicate le ultime modificazioni, si verificarono due fatti, che noi sentiamo il debito di segnalarvi e sottoporli alla vostra ponderazione. L'uno, che nel primo triennio la circolazione aumentò di circa il 50 per cento. L'altro, che le entrate lorde, per la diminuzione delle tariffe, nel medesimo periodo, crebbero del 14 per cento.

« In Ungheria, l'ultima riforma governativa è del 1° agosto 1889. La nuova tariffa unitaria ha apportato delle riduzioni nelle relazioni di circondario del 55 per cento alla prima zona e del 68 per cento per la seconda!

« Anche la Svizzera nel 1888 ridusse i diritti fissi di alcune Società di circa il 20 per cento e facilitò i trasporti delle merci che maggiormente la interessano.

« Nell'Olanda, lo Stato ha così fortemente sentito il bisogno di disporre delle tariffe ferroviarie, che ha sancito questo suo diritto nella legge ultima del 1890 pur consentendo la facoltà, alle Società esercenti, di rescindere i contratti, se le riduzioni imposte dal Governo non rendessero remuneratore l'esercizio.

« E un'ultima parola la vostra Sotto-Giunta vuole spenderla per ricordare una delle tante meraviglie del nuovo mondo. Strappiamo una pagina al libro del Rossi.

« Le prime ferrovie furono costruite nel 1828.

« Nel 1830 le miglia costruite erano 23, nel 1882 erano 116,142 (1). L'impulso maggiore data dal 1865 (dopo la guerra di secessione) e va di conserva con la colonizzazione dell'Ovest.

« Gli Stati Uniti hanno un miglio di ferrovia (un miglio americano è uguale a metri 1609) per ogni 540 abitanti. L'Europa uno ogni 3000.

« La lotta è tra ferrovie e canali.

« Nuova-York ne ha 607.75 miglia.

« Pensilvania ne ha 628 miglia. »

Che abbiamo noi fatto in Italia dal 1835 ad oggi per migliorare efficacemente le condizioni del traffico, vale a dire della ricchezza, in ordine a tariffe? Nulla o quasi. Vi sono, è vero, iniziative lodevolissime prese dall'onorevole Branca, e lo dico con immensa soddisfazione; in un anno egli si è formato davvero ministro dei lavori pubblici, ma mi pare si sia arrestato, come altri, temendo di spezzarsi innanzi alla compagine fitta d'interessi non sempre rispettabili coalizzati insieme!

Ho udito anche parlar molto delle riduzioni di tariffe consentite alla produzione di questa o quella contrada, e anche si è detto che non bisogna guardar la tariffa generale, ma le speciali che sono numerosissime. Ed io rispondo breve alla prima osservazione, che i provvedimenti per contrade sono spesso odiosi e sono sempre espedienti. Quando si tratta di tariffe, bisogna avere concetti larghi e applicarli nello interesse collettivo di tutte le produzioni. In quanto poi alle famose tariffe speciali esistenti e ai vantaggi che arrecano al commercio, vo' ricordare un calcolo della mia relazione. Le Società esercenti le Convenzioni, come risulta dalle loro statistiche, hanno per dieci semestri introitato per trasporto di cereali, paste e farine, circa 92 milioni; e in virtù di tariffe speciali hanno rimborsato al commercio centomila lire!... Il rallentare le costruzioni ora, significa danneggiare enormemente l'economia nazionale. Molte linee, per essere utili e remuneratrici, devono completarsi. Vi ha da essere tariffa mite e rapido percorso fra il luogo di produzione, il mercato di consumo e il porto di imbarco; e senza ciò le ferrovie saranno sempre passive.

E compio la prova del mio asserto discutendo l'ultimo quesito proposto: Perchè il bilancio dello Stato non si vantaggia realmente di queste economie?

Anche questa dimostrazione è assai facile. Quando voi non completerete le ferrovie presto, farete un grave danno all'economia nazionale, e perdurando così il disagio economico, tutte le entrate getteranno in meno, e quello che vi pare oggi un'economia si risolverà in danno pel paese e pel vostro bilancio. E a questo proposito permetta la Camera che io ripeta ancora una volta, ciò che ho sempre detto in quest'Aula. I ministri si

(1) Alla fine del 1889 erano in esercizio chilometri 259,510.

succedono, le esigenze del bilancio dello Stato crescono e gli uomini politici arrivati a quei banchi, non sono solleciti che di trovare espedienti per rimediare all'oggi. Il bilancio della nazione è ad essi ignoto ed è perciò che non potendosi rendere idea esatta della sua potenzialità contributiva, corrono di errore in errore, e rovinando e inaridendo tutte le forze produttive, passano e si avvicendano frettolosi, lasciando sempre traccia dolorosissima nella vita del popolo italiano.

Un'altra considerazione ho a fare e non tedierò più oltre la Camera.

L'onorevole ministro l'altra sera ascoltando

alcune mie osservazioni in ordine al danno che ne veniva al Mezzogiorno, per rallentamento sulle costruzioni, mi disse, col migliore dei suoi olimpici sorrisi, che io ero fuori di strada. Ebbene, io mi son preso il fastidio di fare uno specchietto di tutte le linee volute dalla legge del 1879, dividendo l'Italia in Settentrionale, Centrale e Meridionale, per vedere quanti sono i chilometri per ciascuna regione in esercizio e quanti in costruzione. Non leggerò che le conclusioni di questo studio da me fatto, pregando l'illustre presidente di permettere che venga allegato al discorso il quadro per intero.

### Stato attuale delle linee la cui costruzione venne autorizzata con la legge 29 luglio 1879.

N. d'ord.	LINEE	Lunghezza in chilometri	Stato in cui si trovano
<b>Alta Italia.</b>			
1	Novara-Pino . . . . .	87.000	In esercizio
2	Parma-Spezia . . . . .	119.000	In costruzione
3	Succursale dei Giovi . . . . .	19.000	In esercizio
4	Bassano-Primolano . . . . .	30.000	Idem
5	Ivrea-Aosta . . . . .	67.000	Idem
6	Gozzano-Domodossola . . . . .	54.000	Idem
7	Cuneo-Ventimiglia . . . . .	70.000	In costruzione
8	Sondrio-Colico-Chiavenna . . . . .	63.000	In esercizio
9	Belluno-Feltre-Treviso . . . . .	76.000	Idem
10	Adria-Chioggia . . . . .	30.600	Idem
11	Lecco-Colico . . . . .	41.000	In costruzione
12	Novara-Varallo . . . . .	53.500	In esercizio
13	Chivasso-Casale . . . . .	52.000	Idem
14	Brà-Carnagnola . . . . .	19.000	Idem
15	Cuneo-Mondovì . . . . .	25.000	In costruzione
16	Vercelli-Pavia-Stradella . . . . .	72.000	In esercizio
17	Airasca-Cavallermaggiore . . . . .	32.900	Idem
18	Lecco-Como . . . . .	33.000	Idem
19	Ponte San Pietro-Seregno . . . . .	31.000	Idem
20	Parma-Brescia-Isco . . . . .	104.000	In costruzione
21	Mantova-Legnago . . . . .	32.000	In esercizio
22	Mestre-San Donà-Portogruaro . . . . .	51.500	Idem
23	Bologna-Verona . . . . .	108.000	In costruzione
24	Gaiano-Borgo San Donnino . . . . .	19.000	Da incominciare
25	Ceva-Ormea . . . . .	34.000	In costruzione
26	Legnago-Monselice . . . . .	39.000	In esercizio
27	Gallarate-Laveno . . . . .	31.000	Idem
28	Portogruaro-Casarsa-Treviso-Motta . . . . .	114.000	Idem
	Sommario per l'Alta Italia chilometri. . . . .	1507.500	

N. d'ord.	LINEE	Lunghezza in chilometri	Stato in cui si trovano
<b>Italia Centrale.</b>			
1	Roma-Solmona-Aquila . . . . .	161.200	In esercizio
2	Faenza-Firenze . . . . .	97.300	In costruzione
3	Terni-Rieti-Aquila . . . . .	87.300	In esercizio
4	Ascoli-San Benedetto . . . . .	28.000	Idem
5	Teramo-Giulianova . . . . .	25.000	Idem
6	Avezzano-Roccasecca . . . . .	75.000	In costruzione
7	Ferrara-Ravenna-Rimini . . . . .	162.000	In esercizio
8	Piombino-Cornia . . . . .	13.000	In costruzione
9	Lucca-Viareggio . . . . .	22.000	In esercizio
10	Aulla-Lucca . . . . .	87.000	In costruzione
11	Viterbo-Attigliano . . . . .	31.000	In esercizio
12	Frascati-idem città . . . . .	4.100	Idem
13	Velletri-Terracina . . . . .	66.000	In costruzione
14	Sanf'Arcangelo-Fabriano . . . . .	112.000	Idem
	Sommario per l'Italia Centrale chilometri . . .	970.900	
<b>Italia Meridionale.</b>			
1	Campobasso-Benevento . . . . .	76.000	In esercizio
2	Codola-Nocera . . . . .	4.000	Idem
3	Regia Casirorecco-Sicignano e Casirorecco-Battipaglia . . .	561.500	In costruzione
4	Campobasso-Ternoli . . . . .	66.000	In esercizio
5	Benevento-Avellino . . . . .	33.000	In costruzione
6	Cosenza-Nocera . . . . .	47.000	Idem
7	Catanzaro Marina allo Stretto Veraldi . . . . .	40.000	Idem
8	Taranto-Brindisi . . . . .	75.000	In esercizio
9	Cajanello-Isernia . . . . .	36.000	In costruzione
10	Sparanise-Gaeta . . . . .	66.000	Idem
11	Salerno-San Severino . . . . .	16.000	Idem
12	Foggia-Lucera . . . . .	19.000	In esercizio
13	Foggia-Manfredonia . . . . .	36.000	Idem
14	Candela-Fiumara d'Atella . . . . .	25.000	In costruzione
15	Ponte Santa Venere-Avellino . . . . .	81.100	Idem
16	Ponte Santa Venere-Gioja . . . . .	142.600	Idem
17	Solmona-Isernia-Campobasso . . . . .	165.000	Idem
18	Fiumara d'Atella-Potenza . . . . .	58.000	Idem
19	Zollino-Gallipoli . . . . .	35.000	In esercizio
	Sommario per l'Italia Meridionale . . . . .	1582.200	
<b>Sicilia.</b>			
1	Rocca Palumba-Santa Caterina . . . . .	82.009	In esercizio
2	Caldare-Canicatti . . . . .	27.000	Idem
3	Messina-Patti-Cerda . . . . .	205.000	In costruzione
4	Siracusa-Licata . . . . .	181.000	Idem
5	Valsavoja-Caltagirone . . . . .	62.000	Idem
	Sommario per la Sicilia . . . . .	557.000	

## RIASSUNTO.

Alta Italia — linee in esercizio . . . . .	Chilometri	1006.500	67 per cento
linee in costruzione . . . . .	Id.	501.000	33 per cento
Tornano. . . . .	Chilometri	<u>1507.500</u>	
Italia Centrale — linee in esercizio . . . . .	Chilometri	450.300	46 per cento
linee in costruzione. . . . .	Id.	520.600	54 per cento
Tornano. . . . .	Chilometri	<u>970.900</u>	
Italia Meridionale — linee in esercizio . . . . .	Chilometri	311.000	20 per cento
linee in costruzione . . . . .	Id.	1271.200	80 per cento
Tornano. . . . .	Chilometri	<u>1582.200</u>	
Sicilia — linee in esercizio . . . . .	Chilometri	109.000	18 per cento
linee in costruzione. . . . .	Id.	448.000	83 per cento
Tornano. . . . .	Chilometri	<u>557.000</u>	

E mi pare di aver dimostrato abbastanza, con la lettura di queste conclusioni, che io, cioè, non ero, onorevole amico Branca, fuori strada nel far l'affermazione che lo fece sorridere. E a proposito del Mezzogiorno, io non voglio, essendo meridionale, dir cosa che possa parere dettata da spirito regionale. Rievocherò la memoria dell'illustre amico mio onorevole Baccarini. Egli, in uno dei suoi memorabili discorsi a proposito delle nostre contrade, si esprimeva così nella seduta del 6 luglio 1887, 2<sup>a</sup> tornata: « Se poi occorresse qualche dichiarazione personale, mi si permetta allora la soddisfazione di dire che da semplicissimo deputato, quando io nulla poteva promettere, sostenni sempre che il Settentrione aveva degli obblighi verso il Mezzogiorno, al quale diverse linee con diverse leggi erano state promesse e non mai eseguite.

« Appena io divenni ministro ed ebbi il potere di applicare qualcuna delle mie idee, rimisi in vita le linee Aquila-Rieti, Campobasso-Benevento e Campobasso-Teroli. Se queste linee sono costruite, lo sono esclusivamente per fatto mio, perchè tutti i precedenti ministri le avevano abbandonate. (*È vero, è vero!*). Io, o signori, da questo banco parlai delle differenze di spese e delle proporzioni relative fra il Mezzogiorno ed il Settentrione in tutti i rami dei pubblici lavori; e ne parlai fin dal 1877 quando non sognava neanche di andare al banco dei ministri, e ne parlai nel 1879 quando si discuteva la legge sulle ferrovie e feci appunto allora il paragone fra il Settentrione ed il Mezzogiorno. »

La parola dell'insigne deputato valga come *suggel che ogni uomo sganni!*...

Onorevole Branca, io sono giunto alla fine

della mia dimostrazione, ma prima di lasciar di parlare permetterete che io faccia un ricordo e dia una preghiera. Il ricordo concerne un atto importantissimo recentemente compiuto in Prussia. M. de Mayback operò il riscatto di tutte le ferrovie, con una operazione brillantissima di finanza, che importò un movimento di quattro miliardi di marchi. Dopo aver reso quest'immenso servizio al suo paese, il grande finanziere cedette il posto a M. de Thielen, pago di una grande dimostrazione, che il Parlamento gli fece nella tornata del 13 giugno 1891. Questo il ricordo, e la preghiera è, che voi presentiate al più presto al nostro Parlamento proposte concrete per le nuove costruzioni e il risultato anche di accordi presi con le Società esercenti per lo sviluppo del traffico; e quando ciò che riguarda la seconda parte della mia preghiera non sia possibile, portate innanzi al Parlamento provvedimenti legislativi che obblighino le Società a restare in certi cancelli e a non sfruttare per loro conto esclusivo ogni e qualsiasi iniziativa economica nazionale. Dopo le Convenzioni si son fatte delle leggi che hanno tanto vantaggio le Società, che come le lupe Dantesche: *Poscia il pasto han più fam che pria!*

Presentate voi dei disegni di legge che rispondano alle esigenze collettive, che significhino riparazione ai tanti diritti manomessi, sia per i produttori che per i lavoratori; fate tuttociò, onorevole Branca, e poichè quello che ho suggerito è un desiderio vivo che sta nell'intima coscienza della Camera e del paese, così il plauso di tutti non potrà mancarvi.

E vi prego in ultimo di ricordare, che non bastano, ingegno, volontà e iniziative; perchè



*Nil actum reputans si quid superest agendum.*  
(Bravo! Bene!)

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

**Marchiori, relatore.** Parlo perchè costretto dal regolamento a prendere la mia iscrizione, sebbene relatore, ma avrei preferito d'intervenire alla fine della discussione; giacchè la cortesia verso i miei colleghi, i quali ancora sono iscritti nella discussione generale, mi avrebbe consigliato di parlare quando avessi potuto rispondere a tutte le osservazioni o sulla relazione, o sulle proposte della Giunta generale del bilancio.

Alcuni oratori hanno accennato alle difficoltà del problema ferroviario; infatti su questo argomento il succedersi delle leggi è stato così rapido, che non è molto facile orientarsi, sulle condizioni in cui ci troviamo, sul cammino che ancora rimane a percorrere per raggiungere la meta segnata dalla legge del 1879, e dalle leggi del 1887 e del 1888.

Certo è che diverse leggi si sono succedute, e sono stati modificati con leggi di bilancio gli stanziamenti prescritti dalle medesime. Tutte queste modificazioni non permettono una visione istantanea del problema ferroviario in tutte le sue conseguenze.

Però a me pare che non sia difficile, così come si è affermato, farsi un concetto chiaro delle condizioni in cui ci troviamo e delle disposizioni che sono più adatte a completare il problema ferroviario.

L'onorevole Arbib, quando accennò alla molteplicità delle leggi (credo ne enumerasse tredici), non poneva mente che alcune non sono che leggi di bilancio, leggi però che hanno una rilevante importanza, specialmente nell'esercizio 1891-92, nel quale si sono profondamente mutati gli stanziamenti già prescritti dalla legge del 1888, ed anche quelli modificati più tardi dalla legge del 1890.

Secondo lo comportavano le mie forze, ho cercato, nella relazione, di mettere innanzi tutti gli elementi del problema. A me pareva che fosse necessario nulla nascondere; a me pareva che fosse necessario che la Camera avesse davanti a sè completi i termini, per valutare esattamente le conseguenze delle deliberazioni da prendere.

Potrà forse l'esposizione non essere stata felice; certo però gli elementi necessari vi sono tutti sia nella relazione che negli allegati che il Ministero ha forniti alla Commissione.

La prima domanda, date le condizioni attuali, che si affaccia alla mente, è questa: lo stanziamento dei trenta milioni, con lo stato dei nostri impegni, con quanto rimane a fare in materia ferroviaria, è sufficiente?

Sulla misura dello stanziamento potrei fare una preliminare osservazione; ed è che non è stata vivamente oppugnata. Già, nella discussione finanziaria che ha avuto luogo alcuni giorni fa, ed anche in questa, non ho sentito che fosse fatta e validamente sostenuta la proposta concreta, che lo stanziamento fosse portato alla misura prescritta dalla legge del 1888, ed integrasse anche gli stanziamenti deficienti, secondo le prescrizioni di quella legge o della legge del 1888.

Resta disputabile (ed è ancora *sub iudice*) l'altra parte del problema, adombrata, nella sua esposizione, dal ministro del tesoro, che è stata oggetto di discussione in questi giorni, che consiste nel determinare se ai 30 milioni sia da provvedere con lo stanziamento diretto del bilancio, o continuando nel sistema delle emissioni.

Su questo punto non farò che una brevissima considerazione. Non è esatto quel che ho sentito ripetere: che, cioè, noi potremo continuare col sistema delle emissioni, perchè il Tesoro non si troverà aggravato eccessivamente nel momento presente, se aggrungeremo i 30 milioni delle costruzioni di Stato. Bisogna che teniamo presente che, per le costruzioni tirrene, dobbiamo continuare a far delle emissioni, per una cifra che salirà nell'esercizio 1892-93 a circa 50 milioni. Non sono emissioni di Stato; ma il servizio degli interessi e dell'ammortamento è a carico del bilancio dello Stato e viene la somma relativa iscritta nel bilancio del Tesoro, ma altre emissioni devono fare le Società, per circa 50 milioni, per compiere le linee che per contratto si sono assunte di costruire. Noi oggi ci troviamo di fronte ad una emissione di circa un centinaio di milioni all'anno per sole costruzioni ferroviarie.

Conviene poi aggiungere le emissioni, che si debbono fare per altre opere pubbliche, e quindi la totalità delle medesime, che in queste condizioni del mercato Europeo dovremmo fare se volessimo continuare con l'antico sistema per le costruzioni dirette dello Stato, diventerebbe rilevante. Nè va dimenticato che anche per le Casse patrimoniali noi dobbiamo procedere ad alienazione di titoli. Fu asserito

che quando le Casse non hanno risorse per fronteggiare il servizio degli interessi e dell'ammortamento del debito che devono incontrare, non conviene fare emissioni a favore delle medesime. Ma su questo ragioneremo più tardi perchè è argomento gravissimo, e, se non strettamente legato al problema che noi esaminiamo, non può essere dimenticato dispendendosi di ferrovie.

Il facile sistema delle emissioni è certo che ha creato dei grandi pericoli per la nostra finanza. Ora poi, le condizioni generali dei mercati europei le farebbe compiere a condizioni onerose. D'altra parte il mascherare le spese con questo lieve velo, del rimando all'avvenire i carichi che si vanno ad assumere, rende meno viva la coscienza della situazione della finanza ed incoraggia alla prodigalità. Perciò è sistema di buona finanza il ricorrere solo in casi eccezionali al credito e fronteggiare, per quanto è possibile, le spese coi mezzi ordinari del bilancio. È questa una politica finanziaria casalinga, ma che evita dolorose sorprese.

Ho accennato brevemente a questa parte del problema, che sarà discussa in altra circostanza e ritorno al disegno di legge. Occorre esaminare se i 30 milioni bastano a fronteggiare gli impegni incontrati ed a risolvere quanto rimane del problema ferroviario. Quanto al provvedere ai bisogni attuali, io, senza fare alcuna eccezione al conto, che ha esposto in quest'Aula con tanta chiarezza il mio amico l'onorevole Sonnino, direi che le cifre si possono riassumere in altro modo. Abbiamo per primo lire 112,782,058 che al 15 dicembre passato rappresentavano la eccedenza degli impegni assunti sopra gli stanziamenti dal Parlamento votati.

Rileverò tosto un'osservazione, che è stata espressa in questa discussione, cioè: che anche per le costruzioni, oltre che per le Casse patrimoniali, siamo di fronte a delle eccedenze d'impegni. Orbene, basta considerare le vicende della nostra legislazione ferroviaria per comprendere come in queste eccedenze di impegni nulla siavi di scorretto, nulla che offenda la legge di contabilità. Giacchè, secondo le leggi di spese ripartite, è in piena facoltà del Governo di assumere impegni per la totalità della somma dalla legge assegnata per ciascuna opera in vari esercizi.

Modificandosi il reparto degli stanziamenti, con leggi successive o con leggi di bilancio,

devesi verificare una eccedenza di impegni, se gli stanziamenti iscritti nei bilanci sono inferiori alle somme stabilite con la primitiva legge di spesa repartita.

Questo fatto non può quindi in nessun modo offrire argomento di critica all'Amministrazione, nè menomarne la correttezza del procedimento.

Da questa somma di 112 milioni sono da sottrarsi (perchè figurano poi nelle spese alle quali si provvede con lo stanziamento quinquennale del disegno di legge) i 46 milioni che rappresentano la totalità degli impegni che a tutt'oggi corrispondono alla quota dallo Stato dovuta agli enti, Provincie e Comuni, che si sono assunta la costruzione di linee di quarta categoria.

Quindi la eccedenza degli impegni resterebbe di 66,665,827. Conviene aggiungere lire 13,800,000, per il personale.

Su questa spesa vorrei fare qualche riserva, perchè, lo dico francamente, non divido la fiducia, del signor ministro, di poter valersi del disegno di legge che egli ha presentato per modificazioni alla legge sul genio civile, per scemarla.

Ho fede che, per quanto riflette il personale, il ministro vorrà procedere, come ha fatto fino ad oggi, ad un esame particolare delle sue condizioni; perchè è certo che se abbiamo negli straordinari degli uomini i quali hanno il diritto a tutta la considerazione per i servizi resi in condizioni difficili allo Stato, è altrettanto vero che ne abbiamo una parte, che certamente non ha diritto a squisiti riguardi per parte dell'Amministrazione.

Nè va dimenticata un'altra considerazione. Alcuni di questi ingegneri straordinari furono assunti in servizio dopo essere stati respinti nell'esame di ammissione nel genio civile, e mentre i loro colleghi, i quali avevano superato la prova, percorrevano la lenta carriera dell'antico ruolo del genio civile, che non aveva nemmeno i vantaggi finanziari goduti dopo la legge del 1882, essi ebbero stipendi che superavano di molto, non quelli degli ingegneri allievi, ma qualche volta degli ingegneri di classe.

Quindi, facendosi un'opera di assimilamento e di epurazione, rivolgerei al ministro una preghiera, che gli ho rivolta altre volte; cioè, che entrassero a far parte dell'Amministrazione solo coloro che ne sono veramente degni.

Abbiamo poi da aggiungere lire 29,906,460 che rappresentano la totalità degli impegni che si vengono ad assumere per nuovi tronchi da appaltare.

Per le costruzioni abbiamo degli stanziamenti che non provvedono che a pagare impegni che si sono presi o che si prevede di incontrare sopra le linee già in costruzione; solo per una piccola parte, come già fu accennato, si provvede a nuovi appalti su alcune linee che già sono in costruzione.

Ma di questo ne parleremo con maggior dettaglio più avanti.

Si deve poi provvedere al concorso dello Stato, nelle ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria concesse all'industria privata (somma che ho sottratto dal primitivo conto di 112 milioni), per il materiale d'armamento, per rimborsi alle Province delle quote da esse anticipate, in tutto 71.384.340, quindi la somma totale cui si deve provvedere nel quinquennio è di 181.207.031. Però da questa somma convien sottrarre quella parte di pagamenti, che si prevede verranno a maturità oltre il quinquennio e sono 23,655,355, quindi il fabbisogno limitato al solo concetto della cassa residuerebbe di 157.552.676. Lo stanziamento per il quinquennio essendo proposto in 180 milioni, ne viene che si avrebbe una eccedenza di 22,447,334; ma contro questa eccedenza bisogna considerare che noi abbiamo due titoli di spesa; uno certo, ed è il quanto si chiede per gli impegni delle linee già in costruzione, circa 16 milioni; abbiamo poi l'altra grossa questione, delle maggiori spese per litigi, per differenze di liquidazioni, che non hanno, contro una previsione di circa 67 milioni, se non un fondo di 21 milioni non ancora impegnato. Quindi in definitiva ci troveremo allo scoperto, secondo queste cifre, per 39 milioni.

Ma bisogna fare alcune considerazioni.

Sulla somma di 67 milioni di maggiore spesa per liquidazione di vertenze, per maggiori spese sugli appalti in corso, ne abbiamo una parte riguardante le 19 linee della legge del 1887; per le quali non è stato sufficiente lo stanziamento, ma occorre un'altra somma per liquidare gli impegni che sulle medesime si sono assunti.

Vi sono poi le maggiori spese per le altre linee, che sono in costruzione, della tabella B della legge del 1888. Però è da dire che sulle maggiori spese per le 19 linee non tutte corrispondono a veri e propri impegni, cui è

necessario provvedere tosto. Gli impegni veri contrattuali ammontano a cifra inferiore.

Noi abbiamo dei litigi già risolti e che convien pagare, ne abbiamo che sono prossimi a venire a maturità di pagamento. Ma abbiamo anche dei lavori i quali non sono stati fatti, e fra questi lavori io ho già accennato nella relazione, per esempio, al tronco di ferrovia dalla stazione di Chioggia al porto marittimo; c'è pure Gallipoli in eguali condizioni; c'è anche la linea Colico-Sondrio che ancora non è stata assunta dalla Società esercente e sulla quale vi sono dei lavori di consolidamento da compiere.

Ora, tenendo conto di queste spese per le quali non vi è ancora un vero e proprio impegno contrattuale, e tenendo conto che sulla massa degli impegni di 66 milioni, accennati testè, ci troviamo nell'eguale condizione di cose, non è vietato di sperare che lo stanziamento di 180 milioni sia per riuscire sufficiente, se i collaudi e le liquidazioni in corso non ci riservano delle sorprese, sulle quali, a dir vero, non farei una dichiarazione esplicita ed assoluta.

È certo che l'Amministrazione avendo minori opere da condurre innanzi, e come dice il ministro nella sua lettera, potendo rivolgere un attento studio a quelle che rimangono, potrà effettuare delle grosse falciidie sopra le esagerate domande che sono state avanzate dalle imprese, come è pur certo che abbiamo una massa di lavori in corso che non sappiamo quali questioni racchiudono nel loro seno. Questo dubbio lealmente esposi al signor ministro, il quale invece è dell'avviso che si possa anche con la somma stabilita fronteggiare le eventualità delle liquidazioni; ed io sarei ben lieto che i fatti dessero ragione alle sue previsioni e dessero torto alle mie. Del resto occorre di fare una considerazione che, a mio modo di vedere, ha un certo peso perchè ha dei precedenti parlamentari a suo favore: oramai noi procediamo più con criteri di cassa che con criteri di competenza.

Quando parliamo degli impegni e degli stanziamenti, bisogna intenderci chiaramente. È stato osservato che lo stanziamento dovrebbe essere l'ingiunzione all'Amministrazione di compiere le opere con una determinata legge di tempo, ma vi sono fatti, contro i quali credo che sia difficile di poter lottare con sicurezza di vittoria, che impediscono si raggiunga l'esatta corrispondenza tra gli stanziamenti e lo svi-

luppo delle opere. Non sempre la consegna e lo svolgimento dei lavori possono determinarsi *a priori* e sfuggono a qualunque previsione.

Lo stanziamento del bilancio difficilmente corrisponde ai pagamenti della cassa, che dipendono dalla capacità dell'appaltatore, dalla sua sollecitudine, dalle vicende della stagione, da difficoltà di terreno, da sopravvenienza di vicende che non si possono rigorosamente prevedere.

Esposto ciò, non v'ha dubbio che con i 30 milioni non si può provvedere ai tronchi o linee ancora da costruire. Il disegno di legge è troppo chiaro su questo punto. Esso non prevede che ai tronchi di ferrovia enumerati nel progetto medesimo, e fra questi quello da Balorano-Civita d'Antino, quello da Pergola ad Acqua-Lagna e il tronco sulla Salerno-San Severino, più i due tronchi sulla Faenza-Firenze.

Ma come si provvede all'avvenire? Naturalmente il problema delle restanti costruzioni che rimangono a carico dello Stato è rimandato ad una nuova legge; è rimandato ad una legge che la Commissione del bilancio ha creduto debba essere proposta in un termine di tempo prestabilito; legge che secondo le proposte della Commissione dovrebbe essere presentata entro l'anno 1893. Ora su questa legge avvenire si sono svolte durante questa discussione molte considerazioni. La Commissione non ha creduto di indicare tassativamente un metodo, una risoluzione. La Commissione ha dimostrato una tendenza a che il problema delle costruzioni avvenire, per la parte in cui è possibile di farlo, sia risolto mediante un sistema di annualità fisse, ma tra vari sistemi di annualità fisse, non si è pronunciata. Contro questo sistema abbiamo sentito in quest'Aula delle fiere accuse, specialmente se si intendesse dare per concessione l'incarico alle Società esercenti di costruire le ferrovie ora a carico diretto dello Stato.

Potrei qui, prima di tutto, osservare che le concessioni alle Società esercenti è il sistema che è stato seguito per le costruzioni delle ferrovie quasi in tutti gli Stati d'Europa.

La costruzione diretta per parte dello Stato, si dica ciò che si vuole, è un'eccezione piuttosto che la regola.

Il sistema con cui si sono costruite le ferrovie americane ed inglesi è un beato sistema che, purtroppo, non possiamo da noi attuare,

perchè là si sono costruite le ferrovie senza sussidio da parte dello Stato. Ma colà vi sono traffici copiosi, condizioni economiche floridissime e forza d'iniziativa, che noi non abbiamo. Ma le ferrovie francesi, gran parte delle ferrovie germaniche, le nostre ferrovie italiane, per la massima parte, sono state costruite col sistema delle concessioni.

Però sulla opportunità delle concessioni e sopra l'attitudine dello Stato a farle in termini equi e giusti, si sono espresse delle eccezioni.

Io mi permetterei di dubitare della giustezza delle affermazioni, fatte con troppa asseveranza. E dico il vero, mi è parso che in luogo di indicare la via a risolvere il problema ferroviario per l'avvenire, si è voluto fare un attacco retrospettivo, che, a dir vero, non so spiegarmi da che possa esser mosso; attacco retrospettivo che m'è dispiaciuto, perchè speravo di non sollevare, con la mia relazione, alcuna questione sul passato, e solo esporre la storia del nostro problema ferroviario, astenendomi da facili giudizi tratti da discussioni solenni avvenute in questa Camera.

Si è accennato alle Convenzioni del 1888. Mi permetta la Camera che brevemente ne parli. Si è parlato di queste Convenzioni in modo che ne verrebbe un dilemma gravissimo: o insipienza, o... qualche altra cosa che non oso definire. (*Interruzione dell'onorevole Giovagnoli*).

Dunque insipienza, onorevole Giovagnoli. Ma badi che questa insipienza è stata suffragata da un voto solenne di questa Camera, e che non si tratta più del fatto di un uomo o di un ministro, ma è stata la Camera che con voto unanime, direi quasi con plauso, ha approvato quelle Convenzioni.

**Rava.** Domando di parlare per fatto personale.

**Giovagnoli.** Domando di parlare.

**Marchiori, relatore.** Badi, onorevole Giovagnoli, che quelle Convenzioni hanno subito un esame molto sereno da parte di un uomo, che gode alta stima nella Camera per la sua intelligenza e per il suo illibatissimo carattere. Parlo dell'onorevole Genala, relatore della legge del 1888, il quale nella sua relazione ha dato tutti gli elementi perchè la Camera fosse perfettamente illuminata e giudicasse con piena cognizione di causa. Vediamo che cosa ha scritto l'onorevole Genala nella sua relazione. Non è oziosa questa digressione,

perchè si collega alle idee fondamentali, sulle quali ci dobbiamo soffermare, perchè la soluzione del problema avvenire delle ferrovie abbia un determinato indirizzo.

Ecco che cosa scriveva l'onorevole Genala:

« Il Governo è stato in grado di dare una dimostrazione del costo delle linee, più concreta e completa di quante altre fin qui si erano avute per illustrare le concessioni di costruzioni sottoposte all'approvazione del Parlamento. »

Ma più che le parole valgono gli elementi che sono stati forniti dall'onorevole Genala nella sua esaurientissima relazione.

Un primo documento è il riassunto del costo delle linee convenzionate.

Per la rete Adriatica, 385,320; per la Mediterranea, 385,990; per la Sicula, 333,545; per le reti riunite, 374,177.

*Una voce.* Ma Brioschi ha cambiate queste cose.

**Marchiori, relatore.** Noi abbiamo un altro quadro, che credo sia utile che la Camera conosca, ed è quello che pone a raffronto le condizioni delle Convenzioni del 1888 con quelle delle linee costruite dalla Società delle Meridionali. La lunghezza delle linee costruite dalle Meridionali con le antiche Convenzioni, è di chilometri 1,789; lo sviluppo complessivo dei viadotti, 49,223 metri; lo sviluppo complessivo delle gallerie, 50,588 metri. Nelle primitive Convenzioni e in quelle del 1881 abbiamo che la lunghezza media dei viadotti per ogni chilometro di strada, è di 3 metri nelle antiche e di 15 in quelle del 1881; la lunghezza media di gallerie per ogni chilometro di strada, rispettivamente di 23 e di 27 metri.

Nelle Convenzioni del 1888 abbiamo: lunghezza media dei viadotti per chilometro di strada, 22, 30 e 13; lunghezza media delle gallerie per ogni chilometro di strada, 165, 120. 52.

Ora è evidente da queste cifre, che il rapporto delle gallerie e dei viadotti sul totale delle linee dia una percentuale più elevata nel 1888, che non nelle Convenzioni antiche colle Meridionali. Torna inutile che richiami tutta l'attenzione della Camera sulla importanza di queste cifre nel determinare il costo delle linee, nel precisare i termini del paragone.

Ma vi sono nella relazione dell'onorevole Genala delle altre cifre che non bisogna dimenticare, e che sono assai importanti; sono

quelle che riguardano il costo a quel tempo delle linee e dei tronchi già costruiti. La media, di cui tanto si è parlato in questi giorni, è questa: per linee di prima categoria si è speso 484,559 e 738,039 lire; poi abbiamo 380,000, e perfino 601,202 lire al chilometro.

La media complessiva è di 374,000 lire; e se si tiene conto della linea succursale dei Giovi, si sale a 409 mila.

Ma se da queste medie passiamo a considerare il costo di talune linee, ci troviamo dinanzi a cifre assai più rilevanti; così abbiamo la Novara-Pino, che è costata 690 mila lire al chilometro; abbiamo la succursale dei Giovi che aveva costato 2,928,694, nel 1888, e ora vi sono delle spese aggiunte di poi; abbiamo la Cuneo-Ventimiglia che ha costato 1,243,000 lire al chilometro; 541,762 lire alcuni tronchi della Eboli-Reggio.

È inutile che io mi dilunghi per dimostrare come a quel tempo il costo delle linee già costruite dava delle cifre ben diverse da quelle che furono citate nei giorni scorsi.

Ma è d'uopo fare anche un'altra considerazione: quando si parla del costo medio chilometrico delle strade ferrate e si fa il conto delle linee costruite in passato fino al 1888, siamo di fronte a linee costruite nelle migliori condizioni; siamo di fronte a linee per la massima parte di pianura, a linee che necessariamente dovevano far discendere il costo chilometrico medio; ma a seconda che le costruzioni ferroviarie si venivano compiendo, le linee si sono costruite, non più nelle pianure, ma nelle condizioni le più difficili; e difficili diventano le condizioni di quelle linee che si costruiscono lungo le falde delle nostre Alpi o attraverso l'Appennino.

Talune delle nostre costruzioni presentano delle condizioni così difficili da non potersi paragonare a quelle di verun altro paese di Europa; le argille azzurre del nostro Appennino offrono tali difficoltà che perfino le strade ordinarie, in qualche località, sono di difficile conservazione.

Del resto su questa materia del costo delle linee converrebbe aggiungere un altro elemento; converrebbe aggiungere tutte le spese che noi abbiamo fatte dalla legge del 1879 alle ultime disposizioni della legge del 1885.

Quando volessimo integrare tutte le spese fatte in conto capitale, vedremmo salire le

medie che si sono accennate, e ci accostremmo alle cifre che ho avuto l'onore di esporvi.

Del resto, non occorre certo questa critica così persistente alle convenzioni del 1888, per porre in guardia il Governo, e farlo procedere assai cautamente nelle nuove convenzioni che potrebbe stimare opportuno di fare. Io mi associo a coloro che chiedono si metta a profitto questo tempo di remora per fare uno studio esatto e dettagliato delle ferrovie ancora da costruire. Credo, anzi, che sia proficuo questo momento di sosta, perchè permetterà di fare sul terreno gli studi con tale precisione, con tal cura, che le sorprese diventeranno meno gravi. Ma non bisogna illudersi, non potete pretendere che un ingegnere vi compia un progetto di una ferrovia, il quale nel consuntivo corrisponda perfettamente al preventivo.

La ferrovia potete studiarla sul terreno, fin che volete; ma, quando siete alla esecuzione insorgono bisogni che nessun ingegnere potrà mai prevedere *a priori*. Quindi, gli studi devono essere condotti sul terreno, e devono essere più dettagliati che sia possibile, ma differenza di spesa ne avrete sempre.

Nè, accennando a queste cifre (e mi preme sbarazzare subito il terreno da una osservazione che si potesse fare), intendo di rivolgere, anche indirettamente, un biasimo agli ingegneri del Governo, che hanno dirette le costruzioni ferroviarie. Essi hanno compiuto il loro dovere, secondo comportavano le condizioni in cui è stato loro posto il problema; ed il modo come è stato loro posto il problema (me lo permetta l'onorevole Rava), era il meno opportuno. Ho detto che non volevo fare nessuna allusione, nè critica al passato; ma è certo che, quando lo Stato si impegnava nella costruzione contemporanea di un numero straordinario di tronchi di ferrovie, dava all'amministrazione centrale un compito ben difficile, da non poter essere eseguito con perfetta preveggenza e con vera efficacia. Si davano a tutti gli ingegneri le condizioni più difficili in cui svolgere i loro progetti. E se le ferrovie, in qualche luogo, sono risultate così poco rispondenti ai sani criteri ferroviari, il difetto è provenuto in buona parte da quelle forze politiche in ragione delle quali si era fatta la legge e si era appaltato un numero troppo grande di ferrovie ad un tempo.

Più di un ingegnere, dopo fatto il trac-

ciato, ha dovuto mutarlo, perchè un povero uomo non giuoca la propria carriera quando vede che dall'alto sono imposti concetti e idee che non corrispondono esattamente alla tecnica del problema ferroviario. Così non è stato l'ingegnere che ha fatto, alle volte, arrampicare la ferrovia a certe città, ma sono state le ragioni politiche, fatte valere da queste città, vivamente, davanti al Governo che ha costretto a mutare i tracciati.

Del resto, non è il caso di farne una accusa. Ciò che è successo da noi lo abbiamo visto anche in Francia, che ha un corpo di ingegneri di primo ordine, ed è uno Stato forte e vigoroso in fatto di amministrazione.

Certo è poi che il problema ferroviario si è trovato compromesso, più che altro, per il modo affrettato con cui abbiamo proceduto alla sua esecuzione.

Le leggi del 1881-82 erano ispirate da un ottimo concetto e miravano ad un nobile scopo; ma conviene confessare che non hanno dato alcun risultato, anzi hanno concorso a perturbare di più lo svolgimento delle nostre opere ferroviarie.

E poichè si è accennato all'onorevole Brioschi, senta, onorevole Rava, che cosa scriveva egli delle leggi del 1881 e del 1882, e specialmente di questa ultima:

« È a questa legge del 1882 e non a quella del 1879, come si afferma nella relazione ministeriale, che si debbono imputare le difficoltà finanziarie, le oscurità e i dolorosi risvegli lamentati per tanti anni nella costruzione delle nostre ferrovie. »

« Ma senza recriminare sul passato può dirsi avere la esperienza dimostrato che il sistema dei certificati, per quanto in uso anche in altri paesi, non fece fra noi, e specialmente in questi ultimi tempi, buona prova. »

Ma non soffermiamoci più su questo punto. Quello che io ho detto l'ho detto per ragion di difesa, ma senza spirito critico, nè polemico, e solo per accennare ai fatti dai quali trae la lontana origine la grave situazione alla quale noi dobbiamo ora provvedere.

Ma anche un'altra dichiarazione a me preme di fare.

Il relatore non ha inteso di spingere il Governo a fare i contratti con le Società. Crede che bisogna lasciare al Governo libertà d'azione perchè altrimenti gli inconvenienti che noi temiamo potrebbero davvero avverarsi. Il Governo è bene che studi il modo di risolvere

il problema ferroviario con il sistema delle annualità fisse, ma nemmeno dobbiamo negargli la possibilità di risolverlo con le costruzioni dirette. Dare libertà di azione al Governo, e mezzi a sua disposizione, ecco le condizioni migliori, a parer mio, per la soluzione del problema. Ma per arrivare a questo, o signori, essenziale cosa è che la finanza dello Stato sia basata sopra condizioni stabili e sicure.

Uno Stato in condizioni finanziarie deboli, quali oggi sono le nostre, non potrebbe fare che cattive contrattazioni. Solo con una finanza ben restaurata e con un bilancio veramente pareggiato noi potremo metterci nelle migliori condizioni per la esecuzione o contrattazione delle nostre ferrovie. Certo che le osservazioni che si sono fatte intorno allo stanziamento diretto nel bilancio dello Stato del fondo per le costruzioni ferroviarie, ed intorno agli inconvenienti di questo sistema hanno dinanzi all'animo mio un grave valore. Se noi volessimo risolvere il problema totale delle ferrovie con stanziamenti sul bilancio ordinario, l'incostanza delle somme annuali da impostare ci impedirebbe per molti anni ancora di avere un bilancio assestato.

Quanto al sistema, al quale io ho accennato, delle annualità fisse, credo che possa essere attuato con vantaggio, e che nello stesso tempo si debba procedere alla costruzione diretta di alcune ferrovie che non consentono altro metodo di esecuzione.

Se si trattasse di eseguire un vasto piano di costruzioni di Stato, non ci sarebbe bilancio capace di potervi far fronte. Ma quella parte di ferrovie che rimane a costruire, fatti i conti anche largamente, non costerà più di mezzo miliardo; è una spesa che, diluita in un certo numero d'anni, non può affaticare eccessivamente le finanze del nostro paese.

Una delle critiche più acerbe che furono rivolte al presente disegno di legge, è che esso porta un grave nocumento all'economia ed al lavoro nazionale.

Non parmi che questa accusa sia giustificata. Prima di tutto, si continuano a costruire ferrovie per un numero di chilometri maggiore di quello che abbiamo costruito nel passato. Quindi non so vedere qual iattura verrebbe da questo disegno di legge al lavoro nazionale.

Mi si permetta anzi di osservare che siffatta questione, potrebbe farsi con maggior ragione, per altre specie di opere pubbliche

piuttosto che per le ferrovie. Le ferrovie rappresentano grandi agglomerazioni di lavoro, ma transitorie, in certe località; e molte volte non creano che gli spostati del lavoro, e perturbano le condizioni del lavoro normale. Invece le opere idrauliche, le bonifiche, le opere stradali diffuse in ogni parte del paese rispondono assai meglio ad un'equa distribuzione del lavoro nel paese.

Del resto la questione non può essere esaminata dal solo punto di vista della spesa dello Stato; perchè evidentemente lo Stato non può compiere opere senza procurarsi il danaro dai contribuenti. Epperò mi domando se, lasciando il danaro in mano ai contribuenti, questo non sia posto in circolazione con maggior utilità. Aggravando la mano sulle imposte e chiedendo danaro al paese, di questo danaro noi non potremo darne alle opere pubbliche se non quella parte, che rimane, diffalcate le spese di esazione; mentre quanto più capitale rimarrà a disposizione dell'attività privata, tanto maggiore sarà il lavoro e tanto più intera e diffusa ne sarà la distribuzione.

Si sono anche invocate le necessità dell'economia nazionale. A questo proposito, mi permetto, signori, di porre la questione in quelli che credo i suoi veri termini.

Io ho sentito qui fare dei rapporti fra i chilometri di ferrovia e la popolazione o la estensione delle varie regioni. Credo che invece sia molto più opportuno confrontare la quantità dei chilometri di ferrovia col movimento nei nostri traffici; il miglior modo di giudicare del bisogno di ferrovie, lo si deve attingere dal modo come i traffici si svolgono sulle ferrovie esistenti, e dalla quantità dell'uso che si fa delle ferrovie. E quando noi volessimo procedere a questo esame ci troveremmo di fronte a cifre le quali dimostrerebbero come questo bisogno sia assai più limitato di quel che comunemente si dica, tanto che io mi sono parecchie volte domandato, se il nostro paese non abbia forse maggior necessità che le ferrovie esistenti corrispondano più efficacemente ai fini, per cui furono costruite, piuttosto che se ne aggiungano di nuove.

È considerazione che riflette l'esercizio ferroviario, sul quale si è parlato nei giorni passati, ed in questo giorno, più di quanto avrei creduto.

A proposito dell'esercizio, ho sentito dire che, se le Casse per gli aumenti patrimoniali non possono far fronte al servizio degli in-

teressi e dell'ammortamento delle somme di cui abbisognano, non si deve eseguire alcuna nuova opera.

Ora io comprendo che non si debba fare alcuna nuova opera se si tratta di spese in relazione all'aumento del traffico, quando l'aumento del traffico non esiste; ma non comprendo che non si debba fare alcuna nuova spesa se si tratti di sicurezza, di comodità, di celerità relativamente al traffico che esiste, e degli scopi civili e militari a cui devono rispondere le linee esistenti.

Lo comprendo tanto meno in questa nostra Italia, la quale, economicamente, ha bisogno di attivare, più che ogni altra cosa, l'esportazione dei prodotti della terra e dei generi alimentari. Perciò mi domando se l'obiettivo che dobbiamo principalmente prefiggerci non sia quello di assicurare la celerità di resa delle nostre merci; mi domando se, in questa nostra lunga penisola, il commercio dell'uva e degli altri generi che si traggono, a mo' di esempio, dalle Province meridionali, non abbia bisogno di linee potentemente costituite in tutti i loro organi, onde le merci possano giungere ai grandi valichi del commercio internazionale con delle velocità appropriate alla natura della merce e alle necessità dei speciali commerci.

Comunemente si crede che, fatto un binario, basta condurvi una macchina e attaccare dei vagoni perchè la ferrovia compia la funzione che le è propria con rapido e sicuro trasporto.

Ma la ferrovia non corrisponde ai suoi fini quando abbia bensì la potenzialità a una determinata velocità, ma non assicuri del giorno della resa e renda minimo il tempo tra il ricevimento della merce, e il giorno in cui la merce stessa viene consegnata.

Io non so comprendere, quando ogni giorno viaggiano migliaia di cittadini, come si possano chiudere gli occhi ai perfezionamenti che valgano a rendere sicuro il viaggio. Non so comprendere come si possano chiudere gli occhi dinnanzi alle necessità delle nostre ferrovie, quando ci troviamo militarmente in una condizione che dà seriamente da pensare agli uomini che si occupano di questa materia. Basta riflettere a ciò per convincersi quanto, dal punto di vista militare, ci sia ancora da fare per le ferrovie esistenti. La linea da Prato a Pistoia ha un solo binario, e col numero delle gallerie, colla ventilazione

necessaria alle medesime, mi domando che può avvenire il giorno della mobilitazione. E se per sventura avvenisse un qualche disastro? Certo che parlando di questo argomento il terreno è, per così dire, scottante; capisco che è più geniale, più popolare, dimostrare che le Società si preoccupano esclusivamente dei loro interessi; capisco che è facile rappresentare chi parla di queste necessità come un compiacente amico delle medesime.

No, o signori; io non combatto le Società, nè le difendo. Io dico: esiste un contratto, eseguiamolo lealmente; vediamo quali armi siano date allo Stato per difendere i propri interessi; ma non nascondiamoci che le ferrovie hanno pure dei bisogni, cui è necessario provvedere, e che il non provvedere è un vero e solenne errore.

Si è detto che le Casse per gli aumenti patrimoniali non possono funzionare perchè la legge del 1888 per bisogni militari le ha caricate di un onere che non potevano sopportare. Si è detto perfino che le opere contemplate in quella legge non erano punto di interesse militare. Io non ho nulla a che dire. L'onorevole Rava ha osservato che io fui collaboratore dell'onorevole Saracco; ebbene, io posso ammettere che si sia commesso un errore; utile errore però perchè si è soddisfatto un riconosciuto bisogno, ma che perciò? Finchè continueremo a palleggiarci la responsabilità per le condizioni di queste Casse e lasceremo insoluto il problema ferroviario nelle sue più essenziali questioni, lo credano, onorevoli colleghi, non faremo l'interesse dello Stato, non faremo l'interesse dell'esercizio, non faremo l'interesse dell'economia nazionale.

È certo che quando il contratto non sia giustamente ed equamente applicato, ci troveremo ad un mare di questioni e di liti, le quali non ridonderanno certo a vantaggio dei contribuenti che si crede di difendere adottando la comoda formula: non ci sono quattrini, dunque non si provveda.

L'onorevole mio amico Sonnino accennava giorni sono allo struzzo che nasconde la testa per non vedere il pericolo. È proprio il caso nostro: noi qui chiudiamo gli occhi per non vedere il pericolo.

Ora dico io: lo Stato sia forte; veda di quali mezzi può disporre per costringere le Società all'adempimento degli obblighi assunti; ma dall'altro lato provveda alle neces-



sità delle linee; perchè, mentre discutiamo, la situazione si fa ogni giorno più grave e pericolosa.

Di questa materia più che in questa discussione se ne è parlato, alcuni giorni addietro in occasione della discussione per il bilancio d'assestamento, allora si è anche parlato della questione dei noli.

Allora presi a parlare, e dissi che non aveva mai interloquuto in tale questione, perchè pure trattandosi di un atto compiuto dall'Amministrazione della quale aveva avuto l'onore di far parte, desideravo che lo Stato riuscisse vincitore: perchè scomparire per me ogni questione personale di fronte all'interesse dello Stato.

Ma non credano che la questione dei noli sia così semplice e così unilaterale, come la si è voluta rappresentare, come se l'Amministrazione, che aveva fatto imputare questi noli a carico delle casse, avesse compiuto un atto di supina insipienza. Che così non sia lo prova la decisione degli arbitri. A questo proposito mi duole che poco fa in quest'Aula siasi accennato come, quando fra gli arbitri vi sono uomini i quali hanno espresso in Parlamento il loro parere sulle Convenzioni, ben difficilmente possano pronunciare un giudizio equo ed imparziale. Io mi ribello a questo giudizio sopra un uomo la cui opera voi potete apprezzare come credete, ma che in tutta la sua vita ha dato prova d'alta intelligenza e d'integrità di carattere, uomo che è ben superiore ad un giudizio di questo genere. Alludo all'onorevole Saracco.

Gli arbitri dunque hanno pronunciato un giudizio che ha confermato il modo come in quella questione aveva creduto di procedere l'Amministrazione Saracco.

Del resto la quistione è ancora *sub judice* perchè si è ricorso in appello. Io auguro vittoria al Governo e l'auguro di tutto cuore per il vantaggio della finanza; ma faccio osservare che l'articolo 19 delle Convenzioni stabilisce un criterio chiaro e preciso circa il modo come si debba procedere in questa questione: esso prescrive i limiti di percorrenza: tutto si riduce quindi ad una questione di fatto, percorrenza e possibilità di raggiungerle.

Devesi considerare il rapporto che intercede fra i limiti della percorrenza e lo stato delle linee. L'allegato B corrispondeva all'obbligo dello Stato di dare le linee in perfette condizioni rapporto a un determinato traffico.

Ora perchè una locomotiva o un carro possano avere il massimo del loro percorso occorre che trovino la linea nelle condizioni più proprie per poterlo raggiungere. Non è dunque, ripeto, una questione così semplice e così facile; nè certo la risoluzione è stata dettata da una compiacente condiscendenza agli interessi delle Società.

**Rava.** Lo ha detto il Consiglio di Stato, non io!

**Marchiori, relatore.** Quanto al Consiglio di Stato mi permetto di osservare, onorevole Rava, che esso nel suo responso, ha detto: « Laonde non senza pazienti studi e sodisfacenti ricerche si può venire a capo di una soluzione sodisfacente alla quale si richiederebbe di più la cognizione di alcuni dati di fatto che la sezione non conosce. » Il voto del Consiglio di Stato è stato dato con gli elementi che erano a sua disposizione; ma quegli elementi, è detto nelle premesse dello stesso parere, non erano sufficienti perchè quell'alto consesso potesse dare un completo giudizio sulla questione.

Ritornando al disegno di legge vi è ancora un altro lato del problema che conviene esaminare: in quali condizioni si porranno con questo disegno di legge, le costruzioni ferroviarie? In quali condizioni si porrà l'esercizio di quei tronchi ferroviari che verranno costruiti e che per un certo tempo converrà esercitare in condizioni eccezionali?

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Non si può rimandare a domani. Il regolamento non lo consente; è inutile che si gridi a domani!

**Marchiori, relatore.** Ho subito finito. Quando si discuteranno gli articoli mi riservo di trattare le altre questioni.

**Presidente.** Parlerà sugli ordini del giorno, onorevole relatore; quando dovrà esprimere l'avviso della Commissione sui medesimi.

**Marchiori, relatore.** Precisamente! In quanto alle costruzioni, non può disconoscersi che non bisogna soffermarsi alle presenti risoluzioni.

La costruzione di tronchi staccati di ferrovie, portano a delle spese esagerate, perchè la costruzione dell'intera linea non si svolge con quella celerità, che è una condizione sostanziale per una costruzione a buon mercato. Inoltre alla testa di ogni tronco, dovranno farsi delle costruzioni provvisorie, che sono una spesa in più.

È certo quindi che in questa legge ciò che principalmente lascia a desiderare è il sistema di procedere nelle costruzioni per tronchi, lasciando per un tempo indeterminato incomplete le linee; come è certo che si risolve male la questione dell'esercizio di spezzoni di linea, che importerà una maggiore spesa di personale e di macchine da un lato e minore utile dall'altro.

L'obbiettivo, dunque, che dobbiamo prefiggerci in materia di costruzioni ferroviarie, è che esse si compiano con la massima celerità, perchè quanto maggiore sarà la celerità tanto minore sarà la spesa.

In quanto alle questioni militari mi associo alle nobili parole che ha testè pronunziato l'onorevole Corvetto.

È certo che, dal punto di vista militare, l'Italia, in materia di ferrovie, non ha ancora avuto una chiara percezione della loro importanza per la suprema necessità della difesa della patria.

Abbiamo dei tronchi di ferrovie esposti alle offese nemiche; difettiamo di doppi binari, di materiale speciale, di mezzi di trazione. Conforta alquanto il ricordare che, quando potremo aprire all'esercizio la Faenza-Firenze e la Parma-Spezia, la mobilitazione e i servizi militari saranno di molto avvantaggiati.

Devo però fare un'osservazione all'onorevole Corvetto; più che le linee che abbiamo votato per completare la nostra rete ferroviaria, giova forse agli interessi militari di modificare alcuni dei tracciati stabiliti; perchè non basta costruire una linea, ma bisogna costruirla con determinata potenzialità, altrimenti, la linea corrisponderà forse ad interessi locali, ma non al grande traffico, nè tanto meno agli interessi militari.

Quando saremo agli articoli mi riservo di esporre altre considerazioni, se ne sarà il caso. Poichè l'ora è tarda, mi preme di chiudere il mio discorso. Credo questo disegno di legge una necessità finanziaria, dicasi ciò che si vuole, ma dalle presenti distrette non si può fare astrazione e queste premono anche di fronte a una tesi cara come è quella delle opere pubbliche.

Ho sempre sostenuto la necessità delle opere pubbliche, ma credo che in questo momento sia invece opera patriottica il dire: convien fermarci. È inutile illuderci; il problema è ben chiaro: per continuare le opere

pubbliche o si devono fare emissioni su larga scala, o si devono porre altre imposte. Ora, di fronte a questo dilemma credo sia più opportuno di restringere organicamente il fabbisogno delle nostre opere pubbliche.

E dirò organicamente, perchè dal ministro dei lavori pubblici deve venire quell'indirizzo saggio ed oculato, che indichi le economie che possono farsi, senza danno, poichè vi possono essere dei casi in cui interrompendo o sospendendo i lavori, invece di una economia, si abbia infine una spesa maggiore.

Credo che sia tempo in questa materia ormai, di por termine alle recriminazioni.

Non dobbiamo pentirci di quello che abbiamo fatto, che corrispondeva ad una condizione di cose, diversa dall'attuale, e recriminare su fatti cui tutti abbiamo partecipato. È inutile ora palleggiarci delle accuse. Raccolgiamoci nello studio esatto del problema che dobbiamo risolvere, e quando spirerà nuovamente un'aura favorevole, quando sarà venuto il momento di riprendere vigorosamente lo svolgimento delle opere utili, porteremo a compimento con vera soddisfazione e con vero beneficio del paese tutto che rimane del problema ferroviario. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Rava ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Rava.** Veramente, onorevoli colleghi, ne avrei parecchi di fatti personali, ma mi fermerò soltanto a quello che sorse nel punto culminante del discorso dell'onorevole relatore Marchiori.

Mi rincresce in primo luogo che l'onorevole Marchiori non mi abbia corrisposto, o m'inganno, in quella serenità oggettiva con cui io ho esaminato la sua relazione, che ho spesso lodata, e studiata con molto amore. Non mi fermerò a rilevare tutte le cose od idee attribuite a me, che potrei ora ribattere; una cosa solo dichiaro a mia giusta garanzia. Poichè egli nella relazione faceva certe sue considerazioni critiche sulle leggi antecedenti, e sugli effetti loro, così mi sono permesso di fare alla mia volta talune poche osservazioni in contrario.

Chiamava puntelli dannosi certe leggi del 1881 e 1882. Ed io ho dimostrato, che puntelli non erano, e potrei citare qui subito l'autorità di molti colleghi presenti che questo sostennero in altri tempi. Ricordo, ad esempio, un notevolissimo discorso dell'onorevole Lanzara, che dimostrava, nel 1887, l'importanza, l'op-

portunità e l'efficacia della legge del 1882. E se ne lodava anzi per le sue Provincie.

Del resto sulla principale di quelle leggi fu relatore l'onorevole Saracco al Senato, ed il Senato l'approvò.

Avendo quindi egli chiamato puntelli quelle leggi, mi son permesso esporre un'altra opinione e ho dovuto spiegarne il significato.

Non mi fermerò su certi piccoli accenni che egli ha esposto, certo per me, ma senza citarmi; come, per esempio, la mia critica sul fatto che ci sono ora milioni d'impegni maggiori degli stanziamenti.

Io non ho criticato il fatto degli impegni maggiori, ho posto in evidenza soltanto il modo oscuro come questo fatto viene annunciato alla Camera. Sta scritto infatti che ci erano 13 milioni di maggiori impegni, che diventano poi 113 e forse 118; e quindi si riducono a 67.

Capisco che studiando e considerando, e riflettendoci sopra, ognuno viene a formarsi un concetto meno oscuro. E ho detto soltanto che non poteva comprendere questo modo di annunzio: e per il mio ideale in ordine all'amministrazione, raccomandavo una maggiore evidenza.

Ma vengo subito, perchè non voglio far perdere, a quest'ora tarda, tempo alla Camera, vengo subito agli appunti principali che l'egregio relatore mi rivolgeva direttamente per certi confronti di spesa e di costi di linee da me ricordati alla Camera.

L'onorevole Marchiori ha parlato di fiere accuse al sistema delle annualità; di fierissimi dubbi; di affermazioni troppo facili; e perfino di un attacco mosso contro una persona che non è più al Governo! Niente di tutto ciò!

Io ho già citato le parole di un nostro autorevole collega che in un suo discorso ebbe a dire che gli pareva veder il Ministero celebrare le sue nozze ferroviarie colla Commissione del bilancio. Spieghiamoci. L'onorevole Marchiori in una parte, e forse la più importante della sua relazione, fa comprendere che bisogna ricorrere, per le costruzioni ferroviarie, al sistema delle annualità, o sovvenzioni chilometriche e che era quello il partito da adottarsi e per riguardo alle condizioni attuali del bilancio e delle finanze, e anche per riguardo ai precedenti già stabiliti;

all'intento di liberarsi da gravi pesi e di allontanare una maggiore confusione.

Io, ripeto, date le cose come si trovano oramai, sono disposto anche ad approvare convenzioni di costruzioni con le Società; ma ho creduto debito mio mettere le mani innanzi circa alla questione dei prezzi. E non ho portato qui nessuna mia considerazione tecnica, nessuna affermazione mia, nessuna cifra fantastica; ho portato i dati di tecnici eminenti; ho citato le relazioni pregevolissime e dell'onorevole Genala alla Camera e dell'onorevole Brioschi al Senato, intorno al disegno di legge che precedeva le Convenzioni del 1888.

Io non ho oggi qui i volumi per riscontrare i dati: li aveva l'altro giorno, ed oggi non li ho portati, poichè non poteva supporre che questa sera parlasse l'onorevole relatore. Ma le cose studiate con amore, mi restano nella mente. E però, onorevole Marchiori, io credo di potere benissimo riassumere e chiarire questi dati.

L'onorevole Marchiori ci ha detto che io ho esposto fieri dubbi; che ho fatte delle affermazioni troppo severe, ed anche vive critiche, parmi, sulle cifre dei costi, e verso un uomo che qui non è. Tutt'altro; io questo uomo lo rispetto molto, e credo che sia una delle menti più elevate del Parlamento, una delle autorità maggiori della finanza.

**Marchiori, relatore.** Insomma sono errori.

**Rava.** Non si tratta di errori. L'onorevole Artom qui ha esposto oggi osservazioni molto acute e precise, che io condivido in gran parte, per mostrare come male si spendano spesso i danari dello Stato, e come si ceda ad esigenze non giuste.

Mi consenta prima, onorevole Marchiori, di osservare come io abbia dichiarato ripetutamente che esaminavo le leggi obbiettivamente e così come mi venivano sottoposte. Per questo ho criticato la seconda ed ho lodato la prima delle proposte dell'onorevole Branca; come ho ricordato del ministro Branca le parole che in altri tempi ha pronunziate e le idee che ha sostenuto, perchè aveva bisogno di avvalorare la mia tesi con autorità forti; e di allontanare da me l'obbiezione del mio poco valore.

Così quando ho visto che la Commissione del bilancio ed il relatore scioglievano concordemente una lode a queste Convenzioni future, ho osservato: sta bene, ma prego il Governo di

aver mente al prezzo; poichè, in tali contratti, la questione del prezzo è tutto.

E venendo a parlare del prezzo, perchè io ho un grande riguardo pei miei onorevoli colleghi e non vorrei credessero che io mi impancassi qui a parlare a orecchio di costruzioni ferroviarie, anche in quanto sono problema e argomento di finanza e di amministrazione; venendo al prezzo, ho chiarito le cose con cifre e documenti ufficiali.

Dissi come l'onorevole Genala pel costo delle ferrovie già abbia fatto qualche riserva. Non potrei ora citar la pagina del suo volume del 1888, perchè non la ricordo.

E aggiunsi nel mio discorso: Il documento che ho meglio compreso su questa questione dei prezzi, è la relazione dell'onorevole Brioschi al Senato; perchè i conti vi erano fatti, direi anzi rifatti, con metodo più spedito e per me più facile ed evidente.

L'onorevole senatore Brioschi prendeva il numero delle linee così come dalla legge era dato e quanto al prezzo lo ricostituiva con elementi matematici e tecnici, trovando il valore attuale, come dicono i matematici, dell'annualità fissa che si stabiliva nella legge. E distribuiva eziandio, come di ragione, pel numero degli anni, i 48 milioni che la legge ha concesso come corrispettivo iniziale (è un nome molto strano) e che naturalmente veniva matematicamente diviso in tante parti proporzionali, da aggiungersi alla sovvenzione annua. Imperocchè, o signori, se io dò un canone di 20 mila lire al chilometro, per 70 o 80 anni, ma negli anni precedenti ho concesso già un anticipo di 48 milioni, il canone, la sovvenzione, non resta di lire 20 mila ma crescerà in proporzione.

E poi vanno scomposti e portati al valore attuale e conglobati nella sovvenzione, tutti i corrispettivi complementari che quella legge di Convenzioni dava; e cioè la cessione gratuita dei progetti (e l'onorevole Artom ha dimostrato oggi quanto costi lo studio di questi progetti); e i binari di sicurezza, e il trasporto gratuito affatto del materiale e quello del personale. Cosa molto grave codesta; ed io ben ricordo l'onorevole Buttini giustamente lamentarsi di questi trasporti gratuiti, e di altri semigratuiti, perchè deprimono il prodotto delle ferrovie e fanno sì che nel bilancio compaia minore la quota percentuale che spetta allo Stato, e minore il reddito delle Casse patrimoniali. Orbene, questo trasporto

gratuito di cose e di persone è stato calcolato dai tecnici in circa 15 milioni. E bisogna calcolare ancora l'esonero della tassa di registro e bollo, solita facilitazione che accompagna tutti i grossi contratti, e via dicendo per altre concessioni minori.

Dunque tutto sommato mi pare che con la base dell'onorevole Brioschi si debba portare la somma del costo totale a 459 milioni i quali divisi per 1100 circa chilometri, che è il totale delle linee convenzionate con le Società nel 1888, danno per risultato il prezzo al chilometro di 424 mila lire.

Questi conti non li ho fatti io; questo prezzo non l'ho inventato io colla mia immaginazione; li ho letti e li ho meditati e ricomposti perchè, come ho già dichiarato, sento il dovere di non portare qui alla Camera questioni se non già prima profondamente studiate, secondo la misura delle mie forze. Lietissimo se i miei studi — quando conducano a conclusioni un po' amare — mi abbiano tratto in errore... (*Interruzione dell'onorevole Marchioni*). Ci sono due conti dell'onorevole Brioschi? non so se siano presentati due conti diversi, io ho preso quello che ho trovato nella relazione...

*Una voce.* Piglia quello che Le fa più comodo.

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

**Presidente.** Permetta: ha esaurito il suo fatto personale?

**Rava.** Non ancora, seusi, ma a momenti.

**Presidente.** Si limiti al fatto personale.

**Rava.** Ella ha perfettamente ragione, onorevole presidente. Se vuole anzi, obbedisco e mi taccio con pari deferenza. Ma mi rincrescerebbe che i miei colleghi credessero aver io inventato notizie, cifre e fatti. Un collega, un illustre collega del ministro delle finanze, l'ingegnere Loria, professore nel Politecnico di Milano, ha studiato nel 1888 il progetto dell'onorevole Saracco; l'ha scomposto in tutti questi vari elementi; ed ha calcolato il prezzo vero che lo Stato pagava. Ed ha fatto sin d'allora una pubblicazione in cui vien dimostrato che il prezzo delle linee sovvenzionate con la legge Saracco, era di 462,000 lire a chilometro. Mi dispiace di non aver qui la pubblicazione...

**Presidente.** Ma venga al fatto personale!

**Rava.** Dunque, la cifra non è mia, è di un illustre tecnico, ed io non ci ho che vedere.

Il professore Loria finiva anzi quella sua pubblicazione dicendo che « così era un pagar troppo cara la sicurezza di non aver sorprese di liquidazione perchè si stabiliva sin da principio un prezzo troppo elevato rispetto ai preventivi. »

**Marchiori, relatore.** Il professore Loria era contrario alle Convenzioni.

**Rava.** Io non so a che cosa sia contrario il professore Loria: non ho l'onore di conoscerlo, ma è una autorità...

**Presidente.** Veniamo al fatto personale!

**Rava.** Onorevole presidente, il mio fatto personale è di giustificare opinioni che ho espresse e che mi sono ribattute e contraddette come non fossero dati di fatto.

**Presidente.** Ma allora s'iscriva per parlare. Per ora, si limiti al fatto personale.

**Rava.** Mi ricordo che l'onorevole Brioschi, nella relazione diceva che questi prezzi e questi corrispettivi complementari sono stati un espediente per far apparire più bassa la sovvenzione annua dello Stato. Ricordo queste parole che mi sono rimaste scolpite in mente: perchè quella relazione è fatta con la precisione del matematico. Ed aggiunge che la sovvenzione chilometrica è di oltre 25,200 lire. Supera, dunque, di 5,000 lire e più il corrispettivo che fu stabilito in condizioni ben più gravi, per la economia e la finanza italiana, con la Società delle Meridionali, al tempo della Convenzione Bastogi del 1862, modificata nel 1865.

Quanto ai prezzi delle linee...

**Presidente.** Senta, onorevole Rava, io la iscriverò e parlerà al suo turno.

**Rava.** Ho finito. Quanto alla legge del 1882 che ha recato gravi danni alla finanza (dice l'onorevole relatore) me ne appello senz'altro all'onorevole De Zerbi qui presente, che ha scritto quella splendida relazione al disegno di legge del 1887. Egli ha dimostrato che quella legge, del 1882, non era cattiva, tanto vero che allora non si fece che ripeterla, salvo che invece di obbligare gli accollatori ad anticipare le spese di costruzioni solo con la firma propria, permetteva loro di rivolgersi al mercato con quei tali certificati trentennali governativi, ora aboliti.

L'onorevole De Zerbi accenna di sì col capo e lo ringrazio, e passo oltre... (*ilarità*).

**Presidente.** Io non posso lasciarla continuare.

**Rava.** Mi hanno accusato di essere aspro.

**Presidente.** Ma prenda l'iscrizione e parlerà al suo turno.

**Rava.** Io mi valgo dell'autorità dell'onorevole De Zerbi citato, anche per ricordare che i 121 milioni di quella legge del 1887 non dovevano tutti completare il costo delle 17 linee contemplate nella legge stessa, come ha detto poco fa l'onorevole Marchiori.

Per metà completavano quel costo, ma per l'altra metà dovevan servire a reintegrare i fondi stornati da altre linee.

L'onorevole De Zerbi accenna di sì col capo; lo ringrazio e passo oltre. (*ilarità*).

**Presidente.** Onorevole Rava, io non posso lasciarla continuare. Si iscriva e prenderà il suo turno.

L'onorevole Artom ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Artom di Sant'Agnesa.** Non tedierò la Camera che un minuto. L'onorevole Marchiori mi ha attribuito apprezzamenti poco benevoli verso una persona che non è nell'Aula. Io non ho fatto alcuno apprezzamento, ma solamente ho voluto avvicinare le opinioni manifestate da un ex-ministro in quest'Aula coll'opinione che ragionevolmente gli si può attribuire quando in qualità di arbitro debba giudicare della stessa materia. Non ho discusso e meno poi criticato il carattere di nessuno.

**Presidente.** L'onorevole Genala ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Genala.** Mi ero proposto di non aprir bocca in questa discussione, ma alcune parole pronunciate dall'onorevole Rava mi costringono ad intervenire, perchè da quelle parole sembrerebbe questo: che il relatore e la Commissione in nome della quale egli parlava, composta di 18 membri, presidente della quale era l'attuale ministro dei lavori pubblici, avessero esaminato tanto leggermente le Convenzioni presentate dal ministro Saracco nel 1888 da non valutare tutti quei corrispettivi, non compresi nell'annualità chilometrica, sotto varie forme pattuiti nel contratto, che furono poi rivelate al Senato dall'onorevole Brioschi.

**Rava.** No, no.. (*Commenti*).

**Genala.** L'impressione è questa. Apparirebbe da tutto ciò che fu l'onorevole Brioschi al Senato che fece conoscere il prezzo di 20,200 lire a chilometro; che fu al Senato soltanto che si diè un valore ai 49 milioni di prezzo iniziale, e via dicendo. (*Interruzioni*) Ora, l'onorevole Rava, il quale dianzi ha dichiarato che accetterebbe anche le conven-

zioni di costruzione, qualora i prezzi fossero equi, ritiene che non fossero equi, nè sufficientemente dimostrati alla Camera, i prezzi delle convenzioni del 1888. L'onorevole Rava, che allora non era alla Camera, s'inganna. Veda come la Commissione fece: non si limitò alle statistiche, perchè pigliare le statistiche e dire: « le strade ferrate eseguite dall'Italia fino ad ora sono costate 291 milioni di lire, dunque le strade nuove dovranno costare su per giù lo stesso », è una cosa che non ha valore, nemmeno statistico, perchè anche per fare una deduzione statistica bisognerebbe che i dati fossero comparabili e questi non lo sono.

Molto meno poi potrebbero essere le cifre della statistica poste a base di un contratto.

E così pure lo andare in Germania e prendere la media del costo chilometrico delle ferrovie tedesche e confrontarla con quella delle ferrovie italiane è una cosa che avrebbe ancor meno senso. Perchè in Germania voi potete correre 8 o 10,000 chilometri di ferrovia senza incontrare una galleria.

Ebbene basta pensare, per convincersi della impossibilità del confronto, che solamente nella nostra Eboli-Reggio, su 510 chilometri, secondo il progetto, ce ne sono 88 di gallerie e, se non erro, 49 chilometri di viadotti. Basterebbe questo solo fatto per mandare in fumo il paragone.

Ma c'è un altro errore fondamentale. Egli fece il conto delle spese che hanno costato le ferrovie italiane, come se fossero state costruite dallo Stato; e così per le tedesche, e le confrontò fra di loro. Ma ciò non è esatto.

In Germania più che la metà delle ferrovie sono state costruite dalle Società e lo Stato le ha riscattate. In Italia è accaduto lo stesso. Se dovessi citare quelle costruite dallo Stato, citerei la Ligure, che ha costato quasi un milione a chilometro; le Calabro-Sicule, le quali furono fatte e rifatte, e non sono ancora fatte interamente bene e costarono poco meno delle liguri. Poveri noi, se fossimo andati a prendere questi esempi per stabilire i prezzi delle linee concesse nel 1888!

Ma come abbiamo proceduto noi nello esaminare i contratti stipulati dall'onorevole Saracco con le Società?

Quando sono venute le convenzioni, si è detto: esaminiamo non con le statistiche, nè coi confronti, rendiamoci conto esatto di quello che le opere verranno a costare sulla base dei

progetti e delle valutazioni fatte e approvate dal Governo. Dunque perchè ci avete detto che per queste strade voi pagate 20 mila lire a chilometro? Da che risulta questa cifra?

Noi abbiamo fatta un'analisi viva, minuta, che fu chiamata una vivisezione fatto per fatto. Furono valutati i prezzi; fu valutato il tempo in cui veniva fatto il pagamento, l'interesse che si sarebbe pagato durante l'epoca delle costruzioni; il modo come le Società avrebbero costruito; il giorno in cui le strade sarebbero state aperte all'esercizio; perfino i trasporti gratuiti, fatto al quale io era recisamente contrario. E tutto ciò è stato scritto in parecchie decine di pagine nella mia relazione.

Ero contrario a consentire i trasporti gratuiti dei materiali, ma fui battuto dalla maggioranza della Commissione. Era e sono contrario perchè questi trasporti gratuiti sottraggono sei o sette milioni di proventi al prodotto lordo delle strade ferrate, e quindi sottraggono l'alimentazione dovuta ai fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Insomma a questo come a tutti gli altri patti noi abbiamo data una valutazione precisa e chiara e l'abbiamo esposto nella relazione. Siamo andati anzi più in là, perchè, siccome il contratto cumulava assieme i prezzi dei diversi tronchi, noi abbiamo osservato che da tronco a tronco correva differenza immensa e se alcuni costavano 20 mila lire a chilometro, altri non costavano che 8 mila, altri 10 mila, e uno perfino 120 mila. Quindi noi abbiamo stabilita per ciascun tronco la sua percentuale e l'abbiamo scritta nella legge e nel contratto. La percentuale media non verrà applicata che alla fine.

Ora vede l'onorevole Rava come le sue parole non fossero esatte.

**Rava.** Ho capito meglio i conti di Brioschi. Ecco tutto, onorevole Genala.

**Genala.** A maggior ragione avrebbe dovuto capire la nostra relazione, perchè invece che con le sole cifre riassuntive, gli elementi del costo sono rilevate in larghe tavole, e sono spiegate così minutamente, che anche gli ignoranti affatto della materia possono benissimo comprendere. Approvare o no, questa è un'altra cosa. Ad ogni modo questo non conclude nulla; soltanto a me pare sia ben da considerare questo fatto, che la Commissione

d'allora, della quale io ebbi l'onore di far parte e di presentarne le conclusioni alla Camera, procedette col maggiore scrupolo...

**Rava.** Non ne dubito.

**Genala.** ...e perciò dissi alla Camera che il prezzo era abbastanza largo, specialmente per la valutazione degli interessi durante il tempo della costruzione, al che il ministro rispondeva doversi tener conto delle incertezze ed eventualità contrarie del credito e del mercato.

Del resto se l'onorevole Rava ama i confronti, li faccia fra due strade in condizioni quasi identiche, entrambe nel gruppo dell'Appennino Ligure; cioè tra la succursale dei Giovi e la Genova-Ovada-Asti. La succursale è lunga 21 chilometri a doppio binario, l'Ovada-Asti 93 chilometri con la galleria del Turchino a doppio binario, la prima costruita dallo Stato, fu appaltata per 20 milioni ed è costata finora 85 milioni; l'altra fu affidata alla Mediterranea per un prezzo, tutto considerato, di 71 milioni. E notate, dove secondo me stanno gli inconvenienti gravi è qui; e non fu la legge del '79 ma quella dell'82 che mise fuori quelle strade. Nella legge dell'82 furono preveduti 21 milioni, ed i contratti furono fatti per 20 milioni.

Guardate quindi il disordine amministrativo, il disordine finanziario vedete...

**Presidente.** Onorevole Genala veda...

**Genala.** Finisco subito. Non voglio dire tuttigli inconvenienti; ci vorrebbe altro! Dico solo del disordine amministrativo e finanziario che nascevano per dolorosa necessità dal passare a mutamenti di progetti, di prezzi e di patti; addivenire a liti, e poi a grosse transazioni, ed a certi arbitrati intorno a cui si possono far sorgere dubbi, il che è doloroso perchè l'Amministrazione dello Stato, bisogna tenerla sempre alta in modo che sia inattaccabile da qualunque lato. Del resto ripeto sono stato costretto a dare questi schiarimenti alla Camera, e la prego di scusarmi se non risponderò a tante altre cose o inesatte o interamente sbagliate come quelle concernenti le spese e l'andamento dell'Ispettorato e i fondi di riserva e le Casse patrimoniali, perchè realmente capisco che dovrei andare troppo in lungo. Ringrazio la Camera della sua benevola attenzione. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

### Risultamento di votazioni.

**Presidente.** Dichiaro chiuse le votazioni ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Autorizzazione della maggiore spesa di lire 136,611.78 da portarsi in aumento al capitolo 103 del bilancio di agricoltura e commercio per l'esercizio 1891-92:

Presenti e votanti . . . . .	213
Maggioranza . . . . .	107
Voti favorevoli . . . . .	149
Voti contrari . . . . .	64

(*La Camera approva*).

Approvazione della spesa di lire 1,752.60 per provvedere al saldo delle contabilità relative al capitolo 56 del bilancio del tesoro per l'esercizio 1889-90:

Presenti e votanti . . . . .	213
Maggioranza . . . . .	107
Voti favorevoli . . . . .	150
Voti contrari . . . . .	63

(*La Camera approva*).

Rinvio agli esercizi avvenire degli stanziamenti determinati per l'esercizio 1892-93 dalle leggi concernenti i sussidii ai danneggiati della Liguria e dalla frana di Campomaggiore; e l'acquisto di cavalli stalloni:

Presenti e votanti . . . . .	213
Maggioranza . . . . .	107
Voti favorevoli . . . . .	151
Voti contrari . . . . .	62

(*La Camera approva*).

### Annunciasi una domanda d'interrogazione.

**Presidente.** L'onorevole Vollarò ha presentata questa domanda d'interrogazione al ministro dei lavori pubblici:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici in quanto e come si è dato e dà esecuzione alla legge 14 luglio 1889, serie 3<sup>a</sup>, sulle opere marittime e lacuali. »

Questa interrogazione sarà iscritta nell'ordine del giorno.

**Presentazione di un elenco di petizioni.**

**Presidente.** Onorevole Ercole, La invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Ercole.** A nome della Giunta delle petizioni mi onoro di presentare alla Camera il quarto elenco di petizioni sulle quali la Giunta è pronta di riferire; e prego la Camera di voler stabilire una seduta per questo argomento.

**Presidente.** Pregherò la Camera di tenere all'uopo una seduta mattutina.

La seduta termina alle 7.30.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

Seguito della discussione:

1. Provvedimenti per le strade ferrate complementari. (138 *bis*)

2. Svolgimento di una mozione del deputato Bonghi ed altri, relativa a modificazioni agli articoli 393, 394, e 401 del Codice penale.

Discussione dei disegni di legge:

3. Disposizioni per la leva sui nati nel 1872. (285)

4. Proroga del termine stabilito dall'articolo 79 della legge 30 dicembre 1888, numero 5865 sul passaggio allo Stato delle spese che ora sono a carico dei Comuni e delle Provincie. (165)

5. Sulle concessioni governative (Alle-

gato *B* del disegno di legge n. 237 - Provvedimenti finanziari).

6. Modificazioni alla legge 5 luglio 1882, sugli stipendi ed assegni fissi per la R. Marina. (144)

7. Per dichiarare il XX settembre giorno festivo per gli effetti civili. (265)

8. Sulle conservatorie delle ipoteche (Allegato *C* del disegno di legge n. 237. Provvedimenti finanziari).

9. Accordo commerciale provvisorio con la Bulgaria. (292)

10. Affrancamento dei censi, canoni, livelli ed altre annue prestazioni. (238)

11. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Maffei. (244)

12. Modificazioni alla legge sulla riscossione delle imposte dirette. (236)

13. Autorizzazione al Comune di Campomaggiore (Potenza) ad eccedere il limite della sovrimposta risultante dal triennio 1884-85-86 per l'ammortamento del prestito di lire 64,500 da concedersi dalla Cassa Depositi e Prestiti. (275)

14. Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica. (316-A)

15. Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strade ferrate. (273)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

*Direttore dell'ufficio di revisione.*

Roma, 1892. — Tip. della Camera dei Deputati.